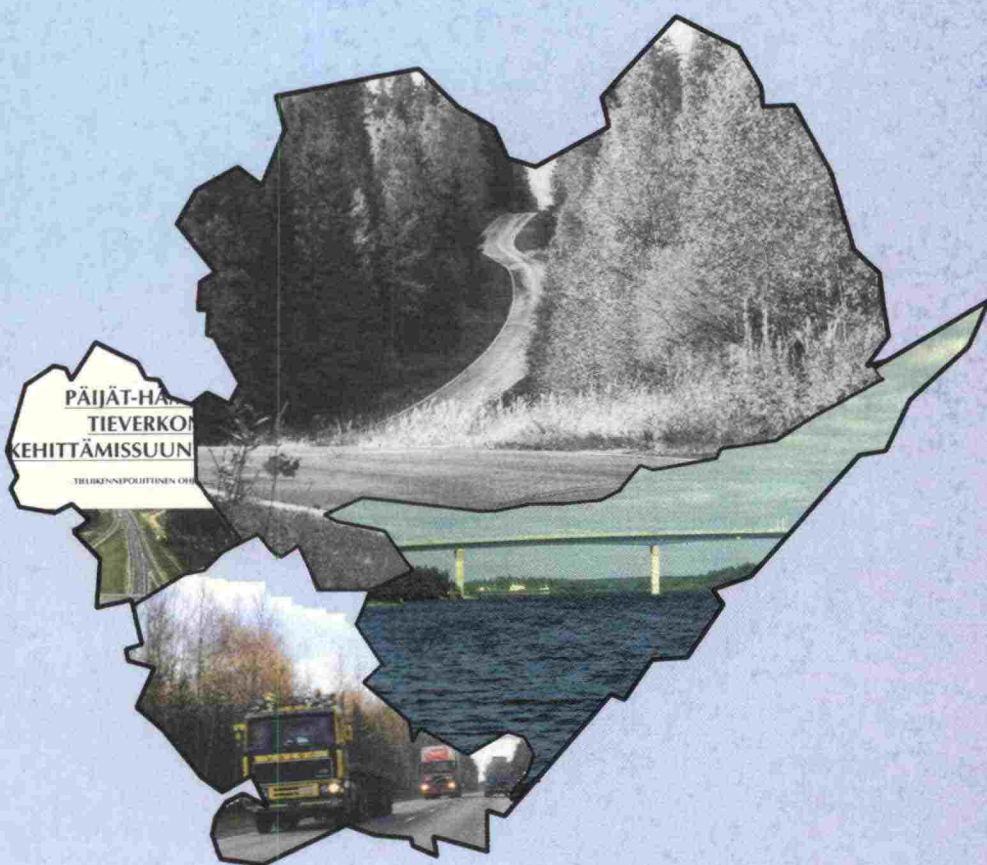


2008 0170



Tielaitos

Kaakkois-Suomen tieverkon kehittämistarvesuunnitelma 2005



Kouvola 1996

Kymenlaakson liitto

Etelä-Karjalan liitto

Etelä-Savon
maakuntaliitto

Kaakkois-Suomen
tiepiiri

08 TIEH/KaS

**Kaakkois-Suomen tieverkon
kehittämistarvesuunnitelma 2005**



Tielaitos
Kaakkois-Suomen tiepiiri

Kymenlaakson liitto
Etelä-Karjalan liitto
Mikkelin läänin maakuntayhtymä

Kouvola 1996

Suunnitelmassa on käytetty seuraavia termejä ja niiden määrittelyä:

Tieverkko tarkoittaa tässä suunnitelmassa valtion ylläpitämää yleisten teiden verkkoa. Suunnitelmassa ei käsitellä kaupunkien ja kuntien ylläpitämiä katuja ja rakennuskaavatietä eikä yksityisteitä.

Yleiset tiet ovat yleiseen liikenteeseen luovutettuja tielaitoksen ylläpitämiä teitä (vertaa: kadut, rakennuskaavatiet ja yksityistiet).

Tienpito käsittää tielain mukaan tien tekemisen ja kunnossapidon. Tienpitäjän tehtäviin luetaan lisäksi mm. liikenteen ohjaus, lauttaliikenteen hoito sekä hallinnollisia tehtäviä.

Hallinnolliset tieluokat ovat valtatie, kantatie, muu maantie ja paikallistie. Tielain mukaan kunnat ovat osallistuneet paikallisteiden rakentamiseen ja ylläpitoon kantokykyluokkansa mukaisella kustannusosuudella. Tämä velvollisuus poistui vuonna 1996.

Toiminnalliset tieluokat ovat valtatie, kantatie, seututie ja yhdystie.

Valtatiet yhdistävät maakunta- ja ylempiluokkaisia keskuksia toisiinsa, toimivat tärkeimpinä ulkomaan liikenteen reitteinä sekä muodostavat maantieverkon rungon sellaisilla laajoilla alueilla, joilla muutoin olisi vain alempilukkaisia teitä.

Kantatiet yhdistävät kaupunkikeskukset tärkeimpiin liikennetarvesuuntiinsa ja täydentävät valtatieverkkoa. Lyhyehköt kaupunkien yhdyslinkit valtatieverkkoon luokitellaan pituudesta riippuen seutu- tai yhdysteiksi.

Seututiet yhdistävät kuntatason keskuksia tärkeimpiin liikennetarvesuuntiinsa ja kytkevät merkittävimmät muut liikennettä synnyttävät kohteet sekä yleiset rajanylityspaikat ylempiluokkaiseen verkkoon.

Yhdystiet -luokkaan kuuluvat muut yleiset tiet.

Perustienpito käsittää tiestön, siltojen ja lossien hoidon sekä ylläpidon sekä pienet liikenneympäristön parannustoimet, jotka eivät täytä valtakunnallisten kehittämishankkeiden kriteerejä.

Kehittämishankkeita ovat suuret pääteiden parantamishankkeet, joita ohjelmoidaan ja rahoitetaan keskitetysti koko maan alueella.

Tienpito-ohjelmassa määräytyvät tiepiirin vuosittain käytettävissä olevat määrärahat ja niiden jakautuminen eri tuotteille. Tuoteryhmät ovat (1997): hoito, ylläpito, lossiliikenne, peruskorjausinvestoinnit, uusinvestoinnit, perustienpidon suunnittelu, tieverkon kehittämisinvestoinnit ja kehittämisinvestointien suunnittelu.

Toiminta- ja taloussuunnitelma (TTS) on tiepiirin neljän vuoden aikajänteelle tehty tienpidon suunnitelma.

HCM (Highway Capacity Manual) on kansainvälisesti käytetty liikennesuunnittelun käsikirja, johon perustuu myös Suomen tielaitoksen käyttämä, pääteiden liikenteen sujuvuutta kuvaava palvelutasoluokitus A...F.

ESIPUHE

Kaakkois-Suomen tieverkon kehittämissuunnitelman 2005 tarkoituksena on antaa suunta alueen tieverkon kehittämiseksi noin 10 vuoden aikajänteellä.

Suunnitelmaa ovat tehneet yhteistyössä Kaakkois-Suomen tiepiiri, Etelä-Karjalan, Kymenlaakson ja Päijät-Hämeen liitot sekä Mikkelin läänin maakuntayhtymä.

Työtä on ohjannut hankeryhmä, johon ovat kuuluneet:

Antti Rinta-Porkkunen	Kaakkois-Suomen tiepiiri
Ulf Lindström	Kaakkois-Suomen tiepiiri
Ari Pietarinen	Kymenlaakson liitto
Jussi Ranta	Etelä-Karjalan liitto
Heikki Rintamäki	Mikkelin läänin maakuntayhtymä
Erkki Rope	Päijät-Hämeen liitto

Työhön ovat aktiivisesti osallistuneet myös Jorma Silvonen Etelä-Karjalan liitosta sekä Pekka Nikkilä Mikkelin läänin maakuntayhtymästä. Hankeryhmän konsulttina on toiminut Suunnittelukeskus Oy, jossa työstä ovat vastanneet DI Teuvo Leskinen, ins. Rauno Tuominen ja FM Anni Rimpiläinen.

Työn kuluessa on hankkeesta oltu yhteydessä alueen kuntiin sekä tiepiiriin ja maakunnallisten liittojen johtoon heille järjestetyissä seminaarilaisuuksissa.

Tarveselvitys on tehty sellaisella rahoitustasolla, jolla tienpitäjälle asetetut tienpidon vaikuttavuustavoitteet ja maakuntien strategiset näkemykset toteutuvat. Tienpidolle suunnatun rahoitustason lasku - joka on varsin todennäköistä - synnyttää keskustelun siitä, tingitäänkö esim. sujuvuudesta, liikenneturvallisuudesta, ympäristöpanostuksista vai päivittäisen kunnossapidon tasosta.

Sisältö

ESIPUHE	5
TIIVISTELMÄ	7
JOHDANTO	8
1 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHTIA	9
1.1 Kaakkois-Suomen tiepiiri, tiestö ja liikenne	9
1.2 Maakunnat	12
Kymenlaakso	12
Etelä-Karjala	13
Etelä-Savo	14
Päijät-Häme (Heinolan seutu)	15
2 TIELAITOKSEN JA MAAKUNTIEN TAVOITTEET TIENPIDOLLE	16
2.1 Tielaitoksen keskushallinnon tavoitteet tienpidolle	16
2.2 Kaakkois-Suomen tiepiirin tavoitteet tienpidolle	15
2.3 Maakuntien tavoitteet	18
2.4 Kehittämissuunnitelmassa esitetyt tavoitteet tieverkon kehittämiselle	19
3 TIEVERKON LAAJUUS JA TOIMINNALLINEN LUOKITUS	20
4 TIEVERKON KEHITTÄMISTARPEET	22
5 TIENPIDON RAHOITUSNÄKYMÄT	25
6 VALTAKUNNALLISET KEHITTÄMISHANKKEET	26
7 KEHITTÄMINEN PERUSTIENPIDON PUITTEISSA	27
7.1 Painotusvaihtoehtojen muodostaminen	27
7.2 Perustienpidon investointiohjelmat	27
8 PAINOTUSVAIHTOEHTOJEN VAIKUTUSTARKASTELU	30
8.1 Valtakunnallisten kehittämishankkeiden vaikutukset eri rahoitustasoilla	30
8.2 Vaihtoehtoisten perustienpidon investointiohjelmien vaikutukset	31
8.3 Ympäristövaikutukset	37
9 JATKOTOIMENPITEET	38
9.1 Suunnitelmaluonnoksesta saadut lausunnot	38
9.2 Tielaitoksen ja maakunnallisten liittojen yhteistyö	38

LIITTEET

1. Lähtöaineistoa
2. Erot tielaitoksen ja seutukaavojen tieluokituksissa
3. Valtakunnalliset kehittämishankkeet
4. Vaikutustarkastelussa käytetyt perustienpidon hankeohjelmavaihtoehdot maakunnittain
5. Maakunnallisten liittojen lausunnot

TIIVISTELMÄ

Kaakkois-Suomen tieverkon kehittämistarvesuunnitelman 2005 tarkoituksena on antaa suunta tieverkon kehittämiselle noin 10 vuoden aikajännteellä. Suunnitelman ovat tehneet yhteistyössä Kaakkois-Suomen tiepiiri, Etelä-Karjalan, Kymenlaakson ja Päijät-Hämeen liitot sekä Mikkelin läänin maakuntayhtymä.

Tieverkon kehittämistä on suunnitelmassa tarkasteltu strategisella tasolla, ei hanketasolla. Suunnitelmaa varten on ensin määriteltä Kaakkois-Suomen tieverkon kehittämisen yleiset tavoitteet. Kehittämistavoitteiden määrittelyssä ovat lähtökohtina olleet:

- ministeriö- ja keskushallintotasolla määritellyt yleiset tienpidon tavoitteet
- tienpidon vuosittaiset rahoitusraamit
- Kaakkois-Suomen alueen tieverkon ja liikenteen hoidon asettamat tavoitteet
- maakuntien kehittämisohjelmat.

Kehittämissuunnitelman lähtökohtina ovat seuraavat päätavoitteet:

- tie- ja liikenneolojen parantaminen
- liikenneturvallisuuden parantaminen
- tieliikenteen ympäristövaikutusten lieventäminen
- tavoitteellisen aluerakenteen tukeminen
- kansainvälisten yhteyksien parantaminen.

Tiepiirin tekemien tarveselvitysten ja toimenpideohjelmien perusteella kehittämistarvetta on mm. seuraavin kohdin:

- pääteiden liikenteen sujuvuuden turvaamiseksi tarvittavat parannukset (ruuhkia on nyt n. 130 päätiekilometrillä, suunnitelmakauden lopulla ilman parannustoimia n. 220 - 250 tiekm:llä)
- alempiasteisen tieverkon parantaminen ja sora-teiden päällystäminen (tarve n. 300 km)
- taajamien liikenneympäristön parantaminen (ohjelma tehty 42 taajamasta)
- kevyen liikenteen väylien rakentaminen (tarve n. 240 km)

- pääteiden liittymien ja rautateiden eritasoristeysten parannukset (tarve yli 200 kohteessa)
- pohjavesien suojaaminen (ohjelmassa n. 20 kohdetta)
- liikenteen meluhaittojen torjunta melusteilla (ohjelmassa n. 15 kohdetta)

Kaikkia näitä kehittämistarpeita ei tiepiirin nykyisellä rahoituksella pystytään hoitamaan. On valittava, minkä tyyppisiin kehittämiskohteisiin voimavarat suunnataan eli mitkä ovat ne tienpidon painopistealueet, jotka halutaan hoitaa hyvin ja mistä voidaan tinkiä.

Isot valtakunnalliset pääteiden kehittämishankkeet ovat määrärahojen niukkuuden takia lykätymässä. Tämä lisää painetta siirtää perustienpidon resursseja alempiasteiselta tieverkolta pääteille.

Kehittämissuunnitelmassa on tarkasteltu kolmea erilaista vaihtoehtoa sen suhteen, tuleeko tiepiirin perustienpidossa korostaa nyt entistä enemmän pääteiden liikenneolosuhteita vai onko painopiste ympäristö- ja turvallisuushankkeissa tai maaseudun alempiasteisen tieverkon kehittämisessä.

Kehittämissuunnitelman luonnoksesta ja tienpidon painotusvaihtoehdoista pyydettiin lausunnot maakunnallisilta liitoilta ja kunnilta. Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson liitot katsoivat päätiepainotteisten perustienpidon ohjelmien toteuttavan parhaiten maakuntien tavoitteita. Mikkelin läänin maakuntayhtymä piti Etelä-Savon kannalta parhaana vaihtoehtona maaseutupainotteista ohjelmaa.

Aluekehityslain periaatteiden mukaisesti on maakunnissa voitu nyt tehdä poliittinen linjakannanotto maakunnan tieverkon kehittämisen suunnasta. Tielaitos pyrkii ottamaan huomioon nämä kannanotot tulevien vuosien toiminta- ja taloussuunnitelmissa.

JOHDANTO

Tieverkon kehittämisohjelmissa on usein pääpaino eri osapuolien tarpeellisiksi katsomien tiehankkeiden määrittelyssä ja niiden kiireellisyysjärjestyksen arvioinnissa. Tätä suunnitelmaa laadittaessa valittiin lähtökohdaksi tieverkon kehittämistarkastelu strategisella tasolla, ei hanketasolla. Pyritään siis ensin ratkaisemaan, minkä tyyppiin ongelmiin yhä niukemmat voimavarat on käytettävä ja miten painotetaan eri näkökulmia. Kysymys on esimerkiksi siitä, paljonko panostetaan päätieverkon liikenteen sujuvuuteen, maaseudun tieverkon parannuksiin, taajamien liikenneturvallisuuteen tai liikenteen ympäristöhaittojen torjuntaan.

Ensin sovitaan tieverkon kehittämisen yleiset tavoitteet, toisen vaiheen tehtävänä on valita ne hankekokonaisuudet, jotka toteuttavat parhaiten näitä tavoitteita rahoitusmahdollisuuksien puitteissa.

Tavoitteita tieverkon kehittämiselle asetetaan usealla tasolla ja taholla. Valtakunnallisesta liikennepolitiikasta ja liikenneverkon kehittämistavoitteista päätetään liikenneministeriössä. Tielaitoksen keskushallinto päättää koko maan tieverkon yleisistä kehittämistavoitteista.

Tiepiirien tulee omien tavoitteidensa määrittelyssä ottaa siis huomioon:

- ministeriö- ja keskushallintotasolla määritellyt yleiset tavoitteet
- eduskunnan ja tielaitoksen keskushallinnon tekemät päätökset vuosittaisesta rahoituksesta
- oman alueensa tieverkon ja liikenteen hoidon asettamat tarpeet ja tavoitteet
- alueensa maakuntien kehittämisohjelmat ja kuntien toivomukset

Tiepiirin käytettävissä oleva vuotuinen rahoitus määräytyy pääosin tielaitoksen keskushallinnon kanssa vuosittain sovittavassa tienpito-ohjelmassa, joka koostuu kymmenestä tuotteesta. Ohjelma sidotaan valtion talousarvion rahoitusraameihin ja liikenneministeriön edellyttämiin tavoitteisiin, jotka koskevat liikenteellisiä olosuhteita (talvihoito, tieverkon kunto ja sujuvuus), liikenneturvallisuutta ja ympäristöä.

Vuoden 1994 alussa voimaan tullut laki alueiden kehittämisestä on muuttanut maakunnallisten liittojen tehtäviä ja vastuualueita muunmuassa suhteessa tieverkon kehittämisohjelmiin. Laki velvoittaa valtion aluehallintoviranomaiset, kuten tiepiirit, yhteistyöhön paikallisen maakunnallisen liiton kanssa alueen kehittämisen kannalta merkittävässä suunnitelmissa ja päätöksissä.

Tavoitteena on, että tämä seuraavalle 10-vuotiskaudelle tehty tieverkon kehittämissuunnitelma täyttää sekä valtakunnallisen tiepolitiikan vaatimukset että maakunnallisten strategioiden vaatimukset ja edistää maakuntien ja tielaitoksen välistä yhteistyötä.

Yhteistyö tarkoittaa käytännössä esimerkiksi sitä, että tiepiiri neuvottelee vuosittaisista tienpito-ohjelmista maakunnallisten liittojen kanssa tämän yhteisen kehittämisohjelman pohjalta.

Suunnitelma koskee vain tielaitoksen ylläpitämiä yleisiä teitä, ei siis katuverkkoa, rakennuskaavateitä tai yksityisteitä, vaikka nekin sisältyvät esimerkiksi seutukaavojen tieverkkosuunnitelmiin.

1 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHTIA

1.1 Kaakkois-Suomen tiepiiri, tiestö ja liikenne

Kaakkois-Suomen tiepiiri käsittää Kymen ja Mikkelin läänit eli Kymenlaakson, Etelä-Karjalan ja Etelä-Savon maakunnat sekä osan Päijät-Hämeen maakunnasta (Heinola, Sysmä ja Hartola).

Aluekehitysviranomaisina tiepiirin alueella toimivat:

- Etelä-Karjalan liitto
- Kymenlaakson liitto
- Mikkelin läänin maakuntayhtymä
- Päijät-Hämeen liitto

Tiepiirin ylläpitämä tieverkko on yhteispituudeltaan n. 10 000 km, joka on 12,6 % koko maan yleisten teiden verkosta. Tiepiiri on jaettu eteläiseen ja pohjoiseen tietuotantoalueeseen, jotka jakautuvat edelleen tiemestaripeireihin, joita tiepiirin alueella on yhteensä 10 (ks. kuva 1).

Isot, valtion talousarviossa erikseen rahoitettavat tieverkon kehittämishankkeet on organisoitu projekteiksi. Vuonna 1996 erillisinä projekteina olivat käynnissä Vt 5 Vierumäki-Lusi sekä Vt 6 Vuoksenniskan ohitus.

Kaakkois-Suomen alueen kautta kulkee valtakunnallisesti merkittäviä valtatieyhteyksiä sekä kuormitetuimmat tieyhteydet valtakunnan rajan yli itään. Kansainväliset yhteydet ja niiden kehittäminen nähdään alueella elintärkeiksi. Koko maan valtatieverkosta sijaitsee 11,7 % Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella ja valtatieverkoston liikennesuoritteesta noin 12,6 % ajetaan tällä alueella. Alueen kautta kulkevat seuraavat valtatie:

- Vt 4 Helsinki-Utsjoki
- Vt 5 Helsinki-Sodankylä
- Vt 6 Helsinki-Joensuu-Kajaani
- Vt 7 Helsinki-Vaalimaa
- Vt 12 Rauma-Tampere-Kouvola
- Vt 13 Kokkola-Nuijamaa
- Vt 14 Juva-Parikkala
- Vt 15 Kotka-Mikkeli
- Vt 23 Pori-Joensuu
- Vt 26 Hamina-Lappeenranta

Kaakkois-Suomen vesistöjen runsaus heijastuu mm. ylläpidettävän tieverkon laajuutena suhteessa asukasmäärään sekä suurena lossien määränä.

Kaakkois-Suomen kautta kulkee myös valtakunnan kuormitetuimpia tavaraliikenteen ratoja Vainikkalasta Kouvolaan ja sieltä sisämaahan ja satamiin. Suunnitteilla oleva rataverkon kehittäminen ja junaliikenteen nopeutuminen ei vähennä tarvetta päätieverkon kehittämiseen, mutta kiirehtii tarvetta poistaa rautateiden tasoristeyksiä.

Myöskään suunnitellut vesiliikenteen hankkeet, lähinnä Kymijoen kanava, eivät vähennä tieverkon kehittämistarpeita.

Liikenneturvallisuuden parantaminen on tiepiirin pää tavoitteita. Piirin yleisillä teillä sattuu vuosittain noin 400 henkilövahinkoihin johtanutta liikenneonnettomuutta. Suhteutettuna liikenteeseen onnettomuuksien määrä on hieman maan keskitasoa pienempi. Vuonna 1995 Kaakkois-Suomessa sattui 11,6 henkilövahinko-onnettomuutta 100 miljoonaa ajoneuvokilometriä kohden, kun koko maassa vastaava suhdeluku oli 12,8.

Liikenteen ympäristöhaittojen torjunnassa korostuu Kaakkois-Suomessa pohjavesien suojeleminen, koska useat päätieyhteydet kulkevat yhdyskuntien vedenhankinnalle tärkeillä harjualueilla.

Kaakkois-Suomen aluetta, tiestöä ja liikennettä kuvaavat oheisen taulukon luvut.

Taulukko 1. Kaakkois-Suomen tiepiirin, tieverkon ja liikenteen tunnuslukuja maakunnittain

	Kymen- laakso	Etelä- Karjala	Etelä- Savo	Päijät- Häme 1)	Kaakkois- Suomen tiepiiri	Osuus ko- ko maasta
Pinta-ala (sis.vesistöt) km ²					34 456	10,2 %
Asukasluku	193 000	140 000	175 000	32 000	540 000	10,6 %
Kuntien määrä	13	14	25	4	56	12,6 %
Tieverkon pituus 1.1.1995						
Valta- ja kantatiet	316	348	727	103	1494 km	11,7 %
Seutu- ja yhdystiet	1534	1932	4183	593	8242 km	12,7 %
Yhteensä	1850	2280	4910	696	9736 km	12,5 %
Siltoja (1.1.1995)	432	314	516	88	1350	10,8 %
Losseja	1	3	8	-	12	21 %
Autokanta (31.12.1993)					238 246	10,7 %
Liikennesuorite (milj. autokm/v)						
Valtatiet ja kantatiet	586	495	766	188	2036	12,6 %
Seutu- ja yhdystiet	319	254	448	88	1109	10,2 %
Yhteensä	905	749	1214	277	3145	11,7 %
Raskaiden ajoneuvojen osuus liikennesuoritteesta	10,8 %	9,9 %	9,1 %	10,1 %	9,9 %	koko maa 9,8 %
Henkilövahinkoihin johtaneita liikenneonnettomuuksia 1990-94	744	480	789	154	2167	10,3 %
Päällystettyjen teiden osuus	64 %	59 %	54 %	52 %	58 %	koko maa 63 %

1) Heinola, Sysmä ja Hartola



Kuva 1. Kaakkois-Suomen tiepiirin alue ja tiemestaripiirit.

1.2 Maakunnat

Kymenlaakso

Kymenlaakson alueella on noin 193 000 asukasta. Viime vuosina kehitys on ollut vähenevä. Työpaikat ja väestö ovat keskittyneet Etelä- ja Pohjois-Kymenlaakson kaupunkiseuduille.

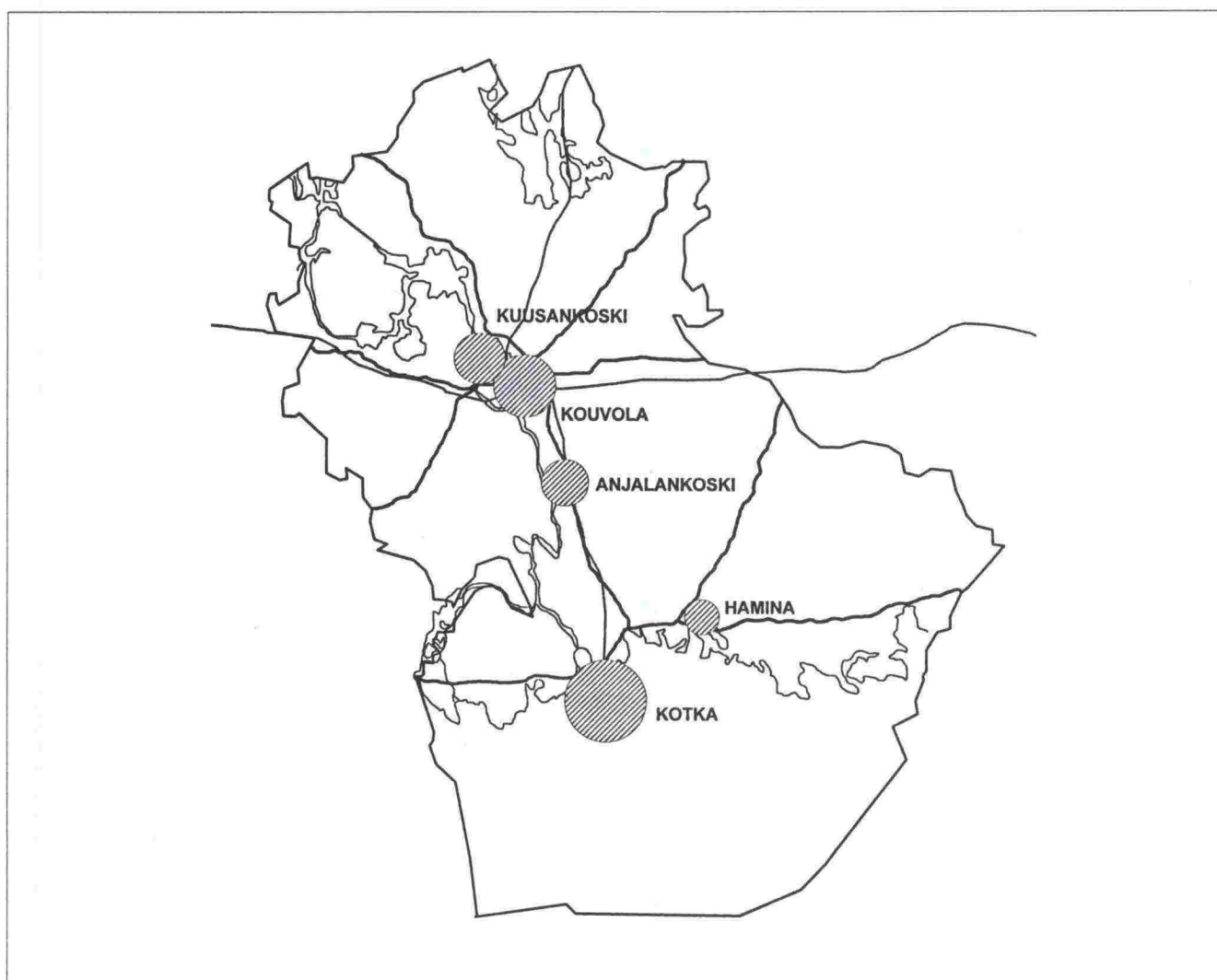
Kymenlääni on Suomen merkittävin puunjalostusteollisuusalue. Suomen paperiteollisuuden viennistä Kymenläänissä tuotetaan n. 40 %.

Teollisuuden viennin ansiosta Kymenlaakson satamat, Kotka ja Hamina, ovat Suomen suurin vientisatamapari.

Alueen kehityksessä metsäteollisuuden ja liikenteen ohella tärkeänä tekijänä on Venäjän ja Pietarin läheisyys. Liikenteen välittäjän ja sillanpään roolien kehittämisessä on keskeisenä osana tieliikenneyhteyksien kehittäminen.

Elinkeinoelämän ja aluerakenteen kehittäminen tuo tieverkolle kehittämistarpeita, kuten:

- kansainvälisten yhteyksien kehittäminen (E 18, Vaalimaan rajanylityspaikka)
- Itä-Suomen yhteydet (vt 6 ja vt 12)
- satamien yhteyksien kehittäminen (vt 15 ja vt 26).



Kuva 2. Kymenlaakson maakunnan suurimmat taajamat sekä päätie- ja rataverkko.

Etelä-Karjala

Etelä-Karjalan alueella on noin 140 000 asukasta. Viime vuosina väestökehitys on lähtenyt kasvuun. Alueen kehityksessä nähdään tärkeänä sijainti rajan tuntumassa ja Pietarin alueen vaikutuspiirissä.

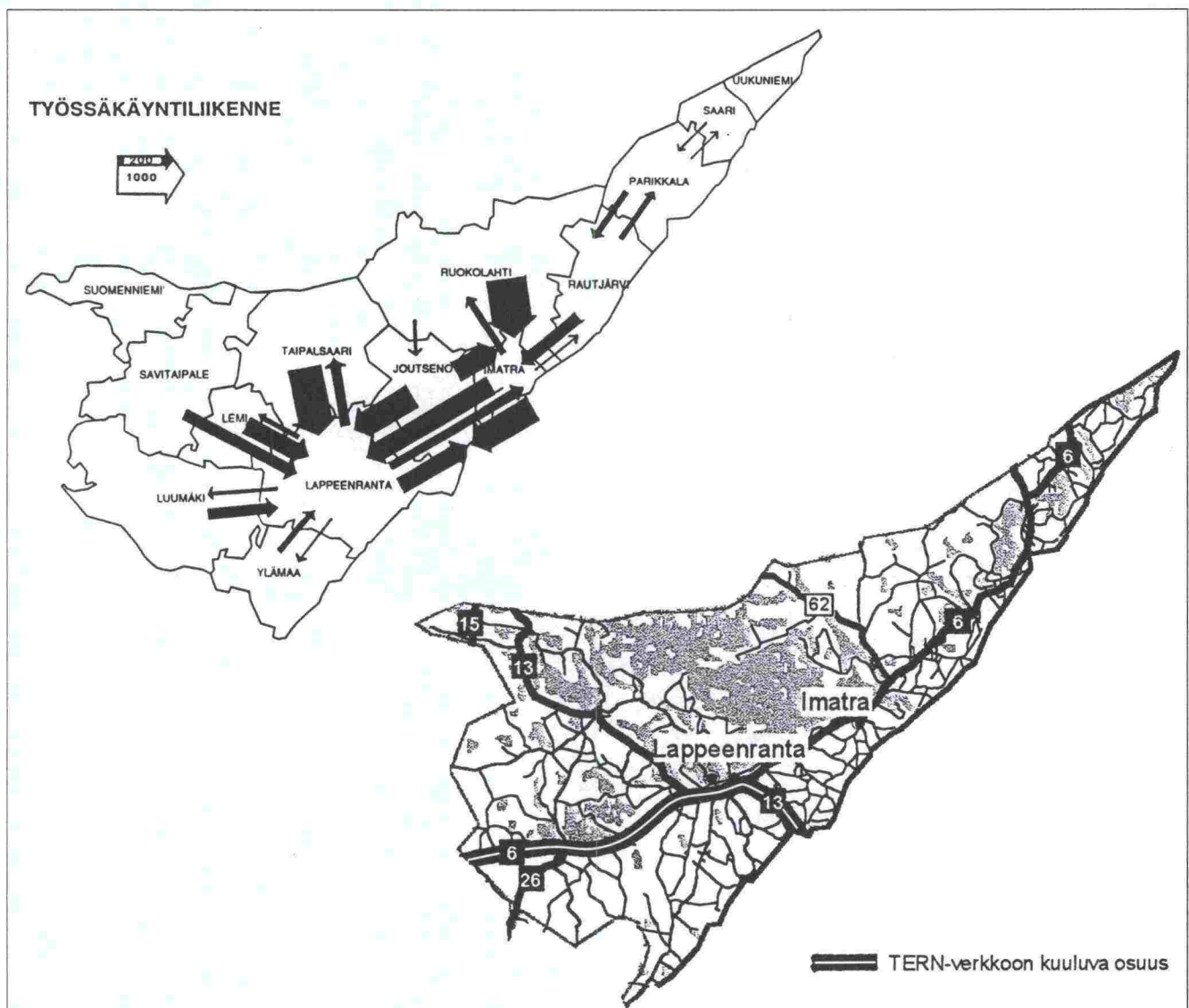
Työpaikat ja väestö ovat keskittyneet Lappeenrannan, Joutsenon ja Imatran ydinalueelle. Tälle seudulle sijoittuu lähes 80 % työpaikoista ja noin 70 % väestöstä. Samoin isot työmatkaliikenteen virrat keskittyvät tälle alueelle (ks. kuva).

Etelä-Karjala on koko maata teollistuneempaa aluetta. Teollisuus on pääosin metsäteollisuutta. Etelä-Karjalan teollisuustuotannosta viennin

osuus oli vuonna 1990 noin 50 %, kun koko maassa osuus oli vajaa kolmannes.

Aluerakenteesta ja teollisuudesta aiheutuu mm. seuraavia tieverkon kehittämistarpeita:

- Lappeenranta - Imatra välin yhteyksien kehittäminen
- teollisuuden kuljetusten yhteydet vientisatamiin (erityisesti vt 6 ja vt 26)
- liikennejärjestelyjen kehittäminen Lappeenrannan (Nuijamaan) ja Imatran rajanyhteyksipaikoilla.



Kuva 3. Etelä-Karjalan maakunta, päätieverkko ja tärkeimmät työmatkaliikenteen suunnat.

Etelä-Savo

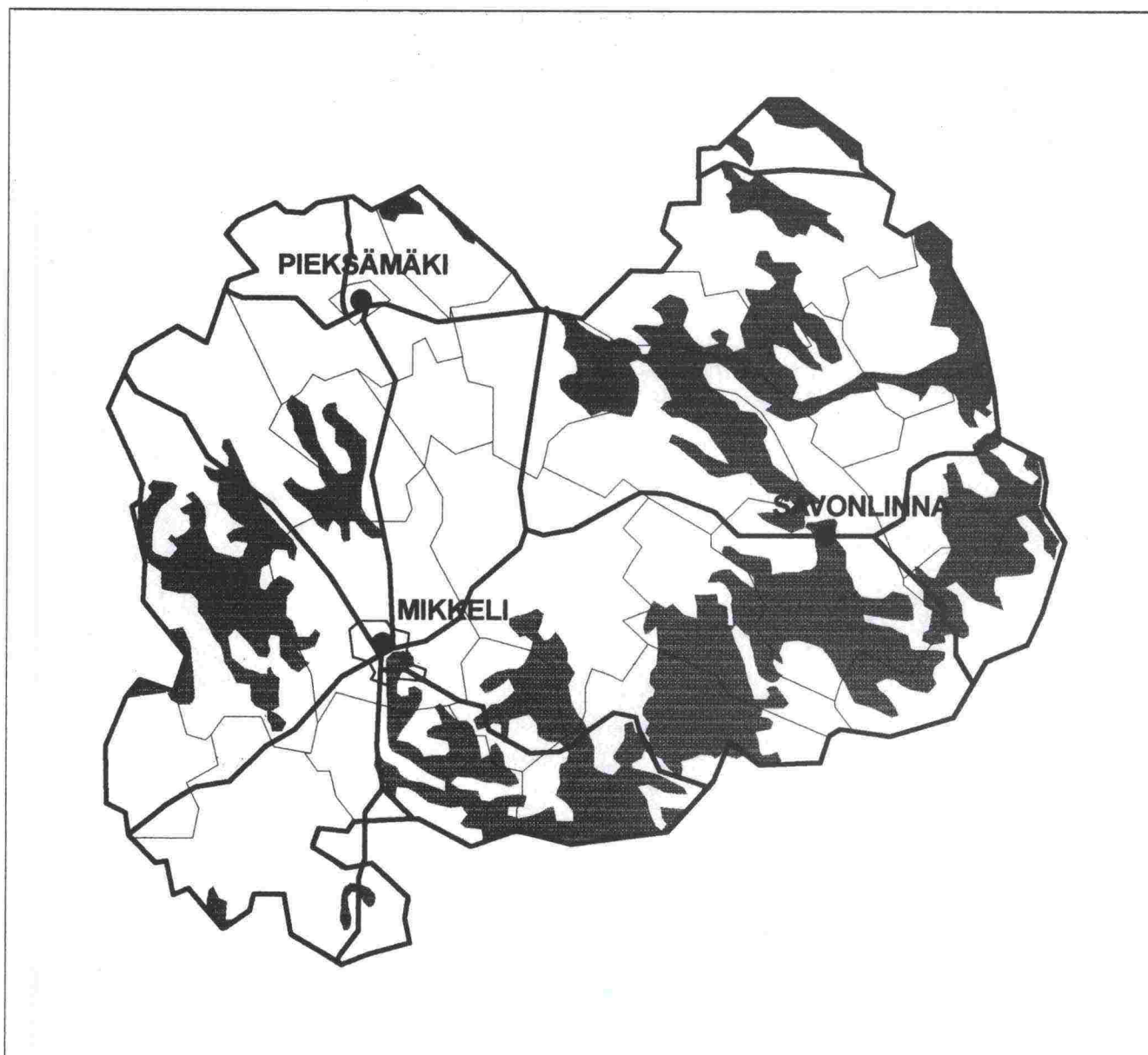
Etelä-Savossa asuu noin 175 000 henkeä. Väestön määrä on viiden viimeisen vuoden aikana pysynyt ennallaan, mutta väestön ennakoitaan vähenevän jonkin verran. Aikaisemmin muuttotappioista kärsinyt maakunta on viime vuosina saanut siirtolaisuudesta vähäistä muuttovoittoa.

Etelä-Savon työpaikoista 17 % on alkutuotannossa, 23 % jalostuselinkeinoissa ja 60 % palveluelinkeinoissa. Maakunnassa alkutuotannon osuus on siten suurempi ja jalostuksen - erityisesti teollisuuden - sekä palvelujen pienempi kuin koko maassa keskimäärin.

Maakunnan työpaikoista Mikkelin, Savonlinnan ja Pieksämäen kaupunkien osuus on puolet. Toinen puoli työpaikoista hajautuu maakunnan alueelle asukkaiden suhteessa.

Metsätalouden merkitys maakunnalle on suuri. Metsän kasvatus- ja hakkuutoiminta on kauan liittynyt ja liittyy edelleenkin suurelta osin maatalouteen, mutta itsenäisten metsätilojen määrä on lisääntymässä.

Maakunnalle yksityisistä palveluista tärkeimpiä on ollut matkailu. Sen vaikutukset ovat huomattavia erityisesti maaseudulla. Matkailu ja lomailu li-



Kuva 4. Etelä-Savon maakunta ja päätieverkko.

sääntynevät edelleen ja vaikuttavat maakunnan vetovoimaisuuteen ja elinkeinotoiminnan kehittämiseen monipuolisesti.

Alue- sekä elinkeinorakenteesta aiheutuu tieverkon palvelulle erisuuntaisia kehittämistarpeita. Maakunnan tärkein tiehanke on jo pitkään ollut valtatie 5:n parantaminen. Tavaraliikenteen kuljetukset vaativat paitsi hyvää valtatieverkkoa myös toimivaa muuta tieverkkoa aina pientiestöön saakka erityisesti maa- ja metsätalouden toimintaedellytysten turvaamiseksi. Myös jatkuvasti kasvava kesämökkiliikenne kuormittaa niin pääteitä kuin alempaa tieverkkoakin.

Savonlinnan kaupunkirakenteen kannalta ovat valtatie 14 parannustoimet tärkeitä. Lähes kaikissa niissä taajamissa, missä pääraitin saneeraus ei vielä ole tehty, se on tarpeen tehdä. Liikenneturvallisuuden parantamiseksi on taajamien ja kaupunkien sisäänajoväylien yhteyteen tarve saada lisää kevyenliikenteen väyliä.

Päijät-Häme (Heinolan seutu)

Kaakkois-Suomen tiepiirin alueeseen kuuluu Päijät-Hämeen maakunnan alueelta kolme kuntaa, Heinola, Hartola sekä Sysmä.

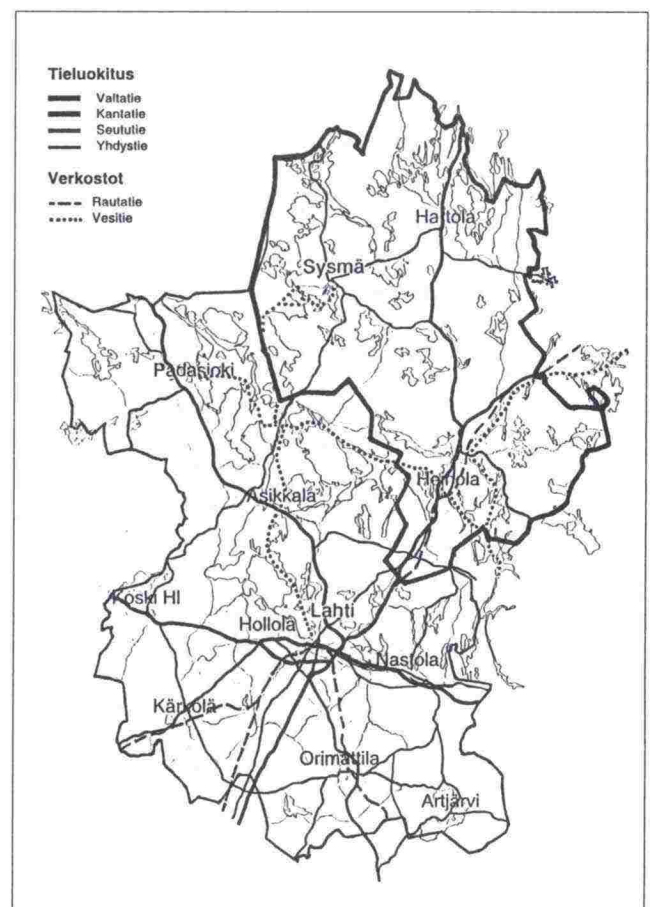
Kaakkois-Suomen tiepiiriin kuuluvissa kunnissa on nykyisin n. 32.000 asukasta ja kaavoissa on varauduttu n. 35.000 asukkaaseen v. 2030.

Noin kaksi kolmannesta alueen työpaikoista ja väestöstä keskittyy nauhamaisesti valtatie 5 varteen sijoittuvalle Heinolan kaupunkiseudulle.

Heinolan kaupunkiseutu on kasvanut tie-, rautatie- ja vesiliikenteen solmukohtaan. Heinolan ja Lahden välinen alue on hyvien liikenneyhteyksiensä ansiosta edelleen vetovoimaista ja kiinnostavaa rakentamisaluetta.

Tärkeimpiä tieverkon kehittämiskohteita ovat Heinola-Lusi moottoriväylän valmistuttua valtatie 5 parantaminen Lusista Mikkelin suuntaan sekä valtatie 4 parannukset.

Kuva 5. Päijät-Hämeen maakunta ja liikenneverkko. Rajattu alue eli Heinola, Sysmä ja Hartola kuuluvat Kaakkois-Suomen tiepiiriin.



2 TIELAITOKSEN JA MAAKUNTIEN TAVOITTEET TIENPIDOLLE

2.1 Tielaitoksen keskushallinnon tavoitteet tienpidolle

Valtakunnallisia tienpidon tavoitteita on linjattu mm. seuraavissa asiakirjoissa:

- Liikenneministeriön johdolla tehdyssä raportissa "Suomen liikenneinfrastruktura 2010" käsitellään mm. liikenneverkkoinvestointien ja kautumista eri liikennemuotojen kesken sekä erilaisia tienpidon rahoitustasovaihtoehtoja.
- Tielaitoksen "Tienpidon visiossa 2005" esitellään mm. tienpidon yleisiä tavoitteita ja painoituksia sekä niiden muuttumista.
- Tielaitoksen "Tienpidon suunnitelmassa 1995-2004" käsitellään tavoitteiden ohella tienpidon rahoitustarvetta.

Tienpidon suunnitelmassa 1995-2004 on esitetty valtakunnallisiksi tienpidon tavoitteiksi seuraavaa:

Liikkumismahdollisuudet taataan tarpeellisille henkilön- ja tavarankuljetuksille

Perustavoite on turvata liikennejärjestelmän toimivuus ja varmistaa tiestön päivittäinen liikennöitävyys. Tienpidon arvostukset muuttuvat niin, että olennaista ei ole vauhti, vaan liikkumisen varmuus, sujuvuus ja häiriöttömyys sekä yhtenäinen, tienkäyttäjien tarpeisiin sovitettu nopeus.

Tieliikenteen kustannukset ja tehokkuus ovat yhteiskunnan kannalta optimaaliset

Liikenteen kustannuksia alennetaan huolehtimalla liikenteen sujuvuudesta, tiestön kunnosta ja hoidosta sekä liikenneverkon ja maankäytön järkevästä yhteensovittamisesta.

Tiestön pääoma-arvo säilytetään

Tiestö on kansallista pääomaa, jonka nykyarvo on noin 90 miljardia markkaa. Tielaitos vastaa tämän pääoman hoidosta ja arvon säilymisestä.

Palvelu on tasapuolista

Tiestön kunto- ja liikennöitävyystavoitteet ovat samat koko maassa. Ne riippuvat tien luokasta ja liikenteen määrästä.

Liikenneturvallisuus on kansallinen tavoite

Toisen parlamentaarisen liikennekomitean ehdotus ja valtioneuvoston vuonna 1993 tekemä periaatepäätös liikenneturvallisuuden parantamisesta tähtäävät yleisten teiden liikennekuolemien määrän laskemiseen alle 250:n vuonna 2000 (v. -93 338, -94 342 ja -95 300). Tielaitoksen toimilla pyritään saavuttamaan ainakin neljännes vähennystavoitteesta.

Ympäristö otetaan huomioon - kohti kestäväää kehitystä

Tiestö liikennejärjestelmän osana mahdollistaa tarpeelliset kuljetukset tehokkaasti ja taloudellisesti mahdollisimman vähällä liikenteellä. Liikennöinnistä aiheutuvat haitat minimoidaan. Tienpito on luonnontaloudellisesti terveellä pohjalla ja ympäristökysymysten painoarvo suunnittelussa ja toteutuksessa lisääntyy.

2.2 Kaakkois-Suomen tiepiirin tavoitteet tienpidolle

Tavoitteet koskevat kolmea painopiste-aluetta:

- tie- ja liikenneolojen kehittäminen
- liikenneturvallisuuden parantaminen
- tieliikenteen ympäristövaikutusten lieventäminen.

Tie- ja liikenneolot

Tiestön kunto ja hoitotaso säilytetään lähes nykyisellä tasolla

Tielaitoksella on omat arviointikriteerinsä eri luokkaisten teiden kesä- ja talvihoidon tasolle sekä päällysteen kunnolle.

Pääteiden liikenteen sujuvuus ja liikennöintivarmuus turvataan

Päätieverkkoa parantamalla estetään ruuhkautuvien tieosuuksien määrän ja matka-aikojen kasvu. Etusijalla ovat kansainväliselle liikenteelle tärkeät tiet.

Alempiasteista tieverkkoa parannetaan

Parannuksilla pyritään muunmuassa poistamaan kuljetuksia haittaavia kantavuuspuutteita sekä pienentämään kunnossapitotarvetta ja -kustannuksia. Sorateitä päällystetään liikennetarpeen ja rahoitusmahdollisuuksien mukaan.

Liikenneturvallisuuden parantaminen

Henkilövahinko-onnettomuuksien määrän vähentäminen

Tavoitteena on vähentää tienpitotoimin henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien määrää laskennallisesti noin kuudella onnettomuudella vuodessa. Tavoitteesta noin kolmannes pyritään saavuttamaan perustienpitona tehtävillä liikenneympäristön parannuksilla. Onnettomuuksia pyritään vähentämään myös kunnossapitotoimin sekä mm. liikenteenohjausta kehittämällä.

Taajamien liikenneturvallisuuden parantaminen

Suunnitelluilla maaseututaajamien toimenpideohjelmilla pyritään parantamaan liikenneturvallisuuden ohella myös taajamakuva ja -ympäristöä.

Liikenneturvallisuuden parantaminen taajamien ulkopuolella

Tavoitteena on parantaa liikenneympäristön turvallisuutta mm. rakentamalla kevytliikenneväyliä sekä parantamalla liittymiä.

Rataverkolta pyritään poistamaan tasoristeyksiä. Erityisenä turvallisuusriskinä ovat transitoratojen tasoristeykset, joissa kemikaali- tai öljyonnettomuudet voivat aiheuttaa mittavia henkilö- ja omaisuusvahinkoja sekä ympäristön pilaantumisen.

Tieliikenteen ympäristövaikutusten lieventämien

Liikenteen ja tienpidon aiheuttamien pohjavesien likaantumisen riskin vähentäminen

Tavoitteena on toteuttaa tärkeimmillä pohjavesialueilla pääteiden pohjavesisuojaus 10 vuoden kuluessa.

Liikenteen meluhaittojen torjuminen

Liikennemeluongelmat pyritään ratkaisemaan uusissa rakennushankkeissa jo suunnitteluvaiheessa. Tavoitteena on myös suojata melues-teillä alueet, joilla nykyisin on pahoja liikennemeluongelmia.

2.3 Maakuntien tavoitteet

Maakuntien tavoitteita tieverkon kehittämiselle on selvitetty liittojen laatimista kehittämissuunnitelmista sekä liittojen ja kuntien edustajia kuulemalla.

Kehittämishajelmista voi todeta, että:

- Maakunnat painottavat tieverkkokysymyksiä ohjelmissaan hyvin eri tavalla.
- Hyvät liikenneyhteydet nähdään alueiden elinkeinoelämän ja muun kehittämisen kannalta tärkeinä kilpailutekijöinä.
- Erityisesti Kymenlaaksossa ja Etelä-Karjalassa korostetaan Venäjän yhteyksien ja yleensä kansainvälisten liikenneyhteyksien kehittämistä. Nykyisten ja suunniteltujen uusien raja-asemien yhteyksiä pidetään tärkeinä.
- Liittojen ohjelmissa korostuu yleensä alueen päätieyhteyksien kehittäminen. Useimmissa ohjelmissa kiirehditään jo suunniteltuja isoja päätieverkon kehittämishankkeita ja esitetään myös uusia hankkeita. Osa esityksistä on nähtävä tämän 10-vuotiskauden ulkopuolelle jäävinä pitkän tähtäimen tavoitteina.
- Alempiasteiselle tieverkolle esitetään suhteellisen vähän tavoitteita tai hankkeita, mutta myös sen kehittämisen tärkeyttä korostetaan. Etelä-Karjalan alueelta on yksityiskohtainen kehittämishajelma myös alempiasteisesta tieverkosta.
- Ohjelmissa on esitetty varsin vähän yleisiä tavoitteita koskien esimerkiksi liikenneturvallisuutta tai liikenteen ympäristövaikutuksia, joita tielaitos taas korostaa omissa tavoitteissaan.

Maakuntien tavoitteet tieverkon kehittämiseksi voidaan kiteyttää seuraaviksi:

Valtakunnallisten sekä kansainvälistä liikennettä palvelevien päätieyhteyksien kehittäminen

Tärkeinä kehittämiskohteina nousevat esille:

- valtatie 5 parantaminen yhtenäisenä väylänä
- valtatie 6 sekä siihen liittyen valtateiden 12 ja 13 parantaminen
- valtatie 7 eli E 18 tien pullonkaulojen poistaminen ja kehittäminen pitkällä tähtäimellä korkealuokkaiseksi väyläksi
- yleensä raskaan liikenteen käyttämät yhteydet muunmuassa satamiin

Maakunnat esittävät myös tieyhteyksien parantamista Venäjän puolella (Vaalimaa-Viipuri-Pietari, Nuijamaa-Viipuri, Viipurin ohitustie ja Karjalan yhteydet).

Rajanylityspaikkojen tiejärjestelyjen parantaminen

Nykyisiä ja suunniteltuja uusia raja-asemia ja niiden yhteyksiä esitetään kehitettäväksi Parikkalassa, Imatralla, Lappeenrannan Nuijamaalla sekä Vaalimaalla. Lisäksi esitetään tieyhteyksien parantamista Vainikkalan rautatieraja-asemalle.

Tavoitteellisen aluerakenteen tukeminen

Tieverkon kehittämisen tulee tukea tavoitteellista aluerakennetta sekä valtakunnan tasolta tarkasteltuna että paikallisesti.

Maaseudun perustiestön tason ylläpito ja parantaminen

Maaseudun tieverkon kehittäminen on tärkeää asukkaiden tasapuolisen palvelun ja maaseudun elinkelpoisuuden turvaamiseksi.

Muita tavoitteita

Muina tavoitteina on mainittu mm. matkailuelinkeinon edistäminen (tienvarsipalvelut, opastus) sekä kestävä kehitys periaatteet (mm. pohjavesien suojeleminen, maa-ainesten oton suunnittelu).

2.4 Kehittämissuunnitelmassa esitetyt tavoitteet tieverkon kehittämiseksi

Tämän kehittämissuunnitelman lähtökohdaksi on otettu seuraavat tavoitteet, jotka ovat muotoutuneet yhdistämällä tielaitoksen ja maakuntien tavoitteita.

PÄÄTAVOITE	ALATAVOITTEITA	TAVOITTEIDEN TOTEUTUMISEN ARVIOINTI
1. Tie- ja liikenneolojen parantaminen	<p>1.1 Tiestön kunto ja hoitotaso vähintään nykyisellä tasolla</p> <p>1.2 Pääteiden liikenteen sujuvuuden turvaaminen (ruuhkautuvien pääteiden määrän kasvu estetään, ensisijaisesti kansainvälisesti tärkeimmillä teillä)</p> <p>1.3 Alempiasteisen tieverkon parantaminen (rakenteen/suuntauksen parantaminen, sorateiden päällystäminen)</p>	<p>tielaitoksen laatuvaatimuksissa ja menetelmäohjeissa määritellyt tavoitteet (esim. hoitotaso, keskipäällysteiden urautuneisuus, päällysteiden kunto jne)</p> <p>ohjelmakaudella (10 v) parannettujen päätieosuuksien määrä (tiekm) suhteessa ruuhkautuvien tieosuuksien määrän arvioituun kasvuun kauden aikana</p> <p>parannettujen teiden määrä suhteessa parannustarpeeseen (tie km)</p>
2. Liikenneturvallisuuden parantaminen	<p>2.1 Henkilövahinko-onnettomuuksien määrän vähentäminen (KaS-tiepiirin laskennallinen tavoite on vähentää n. 6 hvj-onnettomuutta/vuosi, joista n. 2,5 onnettomuutta liikenneympäristön parannuksilla)</p> <p>2.2 Taajamien liikenneturvallisuuden parantaminen</p> <p>2.3 Liikenneturvallisuuden parantaminen taajamien ulkopuolella kevytliikenneverkostoa täydentämällä ja parantamalla liittymiä</p>	<p>parannustoimenpiteiden laskennallinen vaikutus onnettomuusmäärään (v. 2005 liikenteellä)</p> <p>toteutuneiden taajamahankkeiden määrä / kartoitettu tarve</p> <p>uusien kevytliikenneväylien määrä / kartoitettu tarve (km) parannettujen liittymien määrä / kartoitettu tarve (kpl)</p>
3. Tieliikenteen ympäristövaikutusten lieventämien	<p>3.1 Liikenteen ja tienpidon aiheuttaman pohjavesien likaantumiskisän vähentäminen (tärkeiden pohjavesialueiden suojaaminen)</p> <p>3.2 Liikenteen meluhaittojen torjuminen</p>	<p>suojatut kohteet / kartoitettu tarve</p> <p>suojatut kohteet / kartoitettu tarve (kpl) (yli 55 dB(A) melualueiden asukasmäärän väheneminen)</p>
4. Tavoitteellisen aluerakenteen tukeminen	<p>4.1 Tavoitteellista aluerakennetta valtakunnan ja seututasolla tukevien yhteyksien parantaminen</p> <p>4.2 Tavoitteellista aluerakennetta paikallistasolla tukevien hankkeiden toteuttaminen</p>	<p>perustienpidolla parannettavat yhteydet</p> <p>- alempiasteisen tieverkon parannukset - taajamien parannukset</p>
5. Kansainvälisten yhteyksien parantaminen	<p>5.1 Kansainvälisen liikenteen pullonkaulojen poistaminen</p> <p>5.2 Rajanylityspaikkojen liikenneyhteyksien parantaminen</p>	<p>parannettavat ongelmakohteet</p> <p>parannettavat ongelmakohteet</p>

3 TIEVERKON LAAJUUS JA TOIMINNALLINEN LUOKITUS

Tieverkon toiminnallinen luokitus uudistettiin vuosina 1992 - 1994. Tällöin siirryttiin neliportaiseen luokitukseen, jossa yleiset tiet jaetaan valtateihin, kantateihin, seututeihin ja yhdysteihin.

Liikenneministeriö on vahvistanut valtatieverkon sekä kantatieverkon laajuuden sekä teiden numeroinnin. Tielaitos teki vuonna 1994 päätöksen uudesta seututieverkosta. Samalla poistui käytöstä entinen kokoojatieluokka. Eräistä kokoojateistä tuli seututeitä ja muut luokiteltiin yhdysteiksi.

Kaakkois-Suomen tieverkko jakautuu eri luokkiin seuraavasti (1.9.1995):

Tieluokka	Tiet (numerot)	Yhteispituus km
Valtatiet	Vt 4, 5, 6, 7, 12, 13, 14, 15, 23 ja 26	1187
Kantatiet	Kt 46, 62, 71 ja 72	307
Seututiet	kolminumeroiset tiet	1651
Yhdystiet	muut neli- ja viisinumeroiset tiet	6593
Yhteensä		9738

Kaakkois-Suomen alueen kautta kulkevat Eurooppa-tiet E 18 (valtatie 7) ja E 75 (valtatie 4). Tärkeimpien kansainvälisten teiden ns. TERN-verkkoon (Trans European Road Network) sisältyvät myös valtatie 5 kokonaan, valtatie 6 osuus Koskenkylä-Lappeenranta sekä valtatie 13 osuus Lappeenranta-Nuijamaa.

Kehittämissuunnitelmassa on lähdetty siitä, että yksityisteitä ei muuteta merkittävässä määrin yleisiksi teiksi.

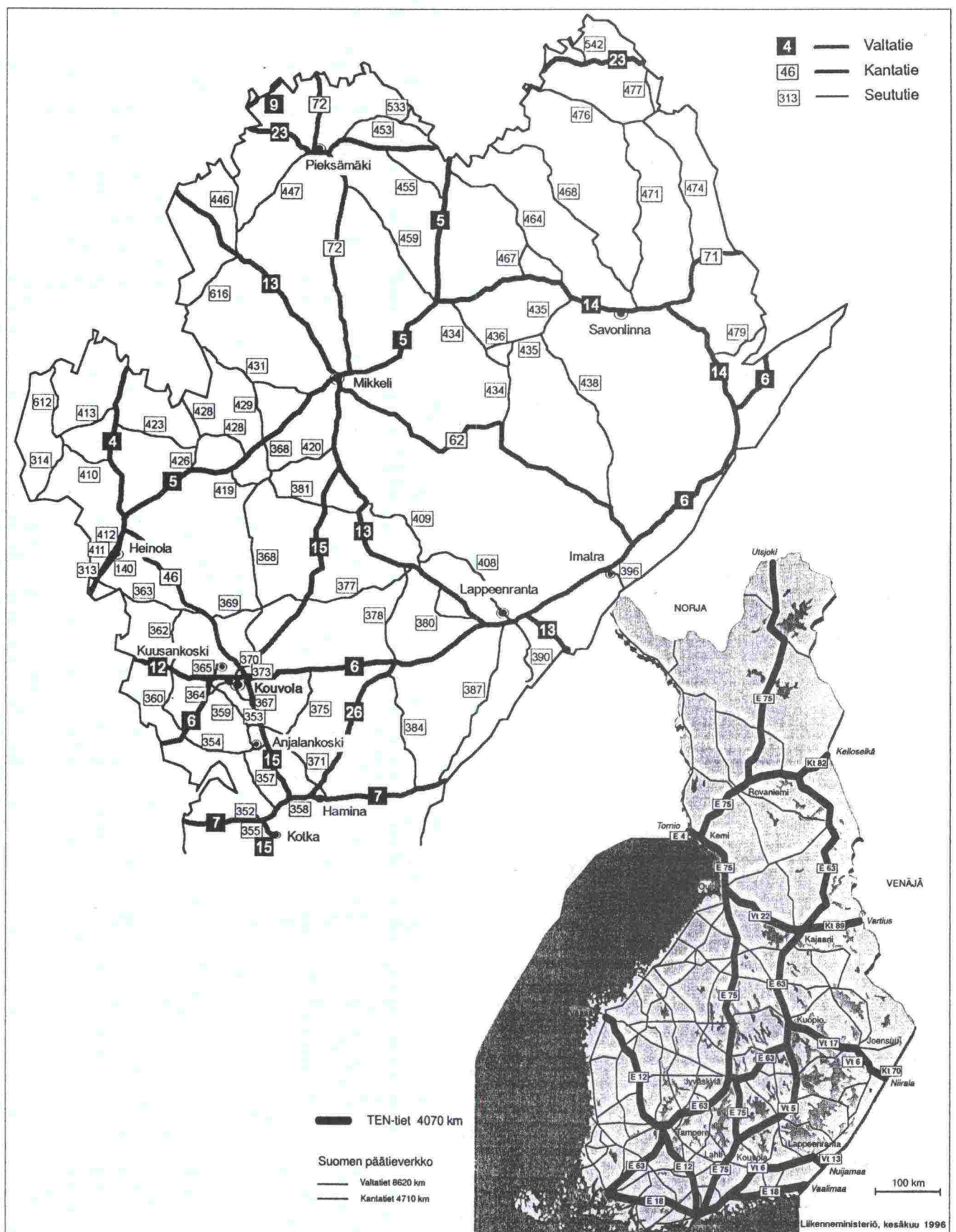
Kehittämisohjelmaa laadittaessa on selvitetty, missä määrin tielaitoksen uusi tieluokitus poikkeaa maakunnallisten liittojen seutukaavoissa ym. suunnitelmissa esitetystä luokituksesta. Päätieverkolla (valtatiet ja kantatiet) erot ovat melko vähäisiä, mutta seutu- ja yhdystieverkkojen osalta tielaitoksen ja seutukaavojen luokitukset paikoin poikkeavat.

Esille tuli mm. seuraavia eroavaisuuksia:

- päätieverkon ainoa eroavaisuus on Imatran seudulla, jossa seutukaavassa on esitetty kantatieyhteys rajalle asti
- seututie 464 (Palviainen-Rantasalmi-Parkumäki) on esitetty seutukaavassa kantatien luokkaisena
- seututeitä ei ole nykyisiin satamiin Kotkassa ja Haminassa (katuja)
- useita yhdysteitä on seutukaavoissa luokiteltu seututeiksi (eniten Etelä-Karjalan alueella)
- eräitä yksityisteitä on esitetty yleisiksi teiksi (yhdystieluokkaan)

Yksityiskohtainen luettelo tieluokituksen eroista on liitteenä 2.

Osan eroavaisuuksista liitot ovat jo ilmoittaneet korjaavansa seuraavassa seutukaavojen tarkistuksessa. Eräistä teiden luokituksista joudutaan vielä neuvottelemaan seutukaavojen tarkistuksen yhteydessä.



Kuva 6. Kaakkois-Suomen tieverkon toiminnallinen luokitus ja TERN-tieverkko

4 TIEVERKON KEHITTÄMISTARPEET

Päätieverkon ruuhkautuminen ja puutteet

Kaakkois-Suomen valta- ja kantateilla on ruuhkautuvia tieosuuksia noin 130 km eli 9 % päätieverkon pituudesta. Lisäksi seututieverkolla ja päätieverkon osana toimivalla katuverkolla on noin kymmenen kilometriä ruuhkautuvia osuuksia. Ruuhkautuviksi on tässä määritelty tieosuudet, joiden liikenteellinen palvelutaso on HCM-luokituksen mukaan E tai F eli huono tai erittäin huono (kuva 7). Yleensä pidetään tavoitteena, että päätieverkon palvelutaso olisi vähintään tasolla C ja vain poikkeuksellisesti putoaisi tasolle D. TERN-verkon väylillä tavoitteeksi on esitetty jopa tasoa B.

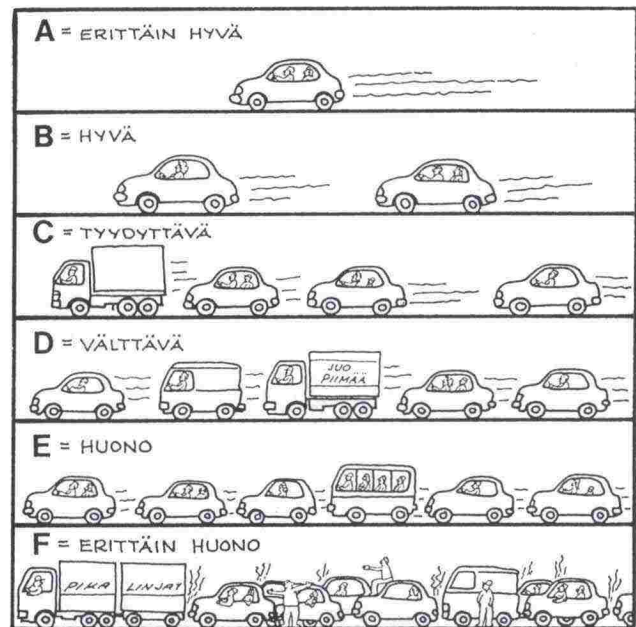
Laskelma ruuhkautuvien tieosuuksien määrästä perustuu vuoden 1994 liikennemääriin. Ellei teiden välityskykyä paranneta, kasvaa ruuhkautuvien osuuksien määrä seuraavan 10 vuoden aikana noin 220 km:iin eli 15 %:iin. Tässä laskelmassa on pääteiden liikenteen kasvuksi oletettu 20 %. Jos liikennemäärät kasvavat 30 %, nousee ruuhkautuvien päätekilometrien määrä noin 275 kilometriin. Tielaitoksen uusimmassa liikenne-ennusteessa on Kaakkois-Suomen pääteiden liikenteen kasvuksi vuoteen 2004 mennessä arvioitu noin 24 %. Arvioissa ei ole otettu huomioon, että kansainvälinen liikenne kasvaisi kotimaan liikennettä nopeammin.

Kun tavoitteena on estää ruuhkautuvien tieosuuksien määrän kasvu, edellyttää se noin 90 päätekilometrin parantamista seuraavan 10-vuotiskauden aikana. Isoina valtakunnallisina kehittämishankkeina tämä edellyttäisi noin 200 - 250 Mmk investointeja vuodessa tiepiiriin alueelle. Esimerkiksi vuodelle 1996 valtion talousarviossa investoinnit näihin hankkeisiin olivat vain noin 150 Mmk.

Piirin päätieverkosta 350 km (24 %) ei täytä tielaitoksen TIE 2010-ohjelman mukaisia leveydstavoitteita. Lukuun on laskettu mukaan tieosuudet, joilla päällysteen leveys on yli puoli metriä tieuokan ohjearvoa kapeampi. Puutteista noin puolet on tieosilla, joille on suunniteltu kehittä-

mishankkeena esim. moottoriväylän rakentamista. Leveyspuutteita korjataan myös perustienpidon toimin, mutta kaikkien puutteiden korjaamiseen eivät resurssit riitä ja tätä ei siksi ole asetettu edes tavoitteeksi.

TERN-tieverkolle kaavaillut liikenteellisen palvelutason ym. tavoitteet ovat muun päätieverkon tavoitteita korkeammat, joka lisää kehittämistarpeita.



Kuva 7. Liikenteellinen palvelutasoluokitus

Alempiasteisen tiestön parantamistarpeet

Yhdystieverkolla on geometria ja/tai leveyden parantamistarvetta noin 400 tiekilometrillä. Rakenteen parantamistarvetta ennakoidaan olevan seuraavalla 10-vuotiskaudella noin 200 km.

Seututeistä on sorapintaisia vielä 51 km. Niillä yhdysteillä, joilla on liikennettä yli 250 autoa vuorokaudessa, on soratieosuuksia 264 km. Päällystystarvetta olisi siten noin 300 tiekilometrillä.

Nämä parannustarpeet ovat osin päällekkäisiä ja koskevat samoja teitä. Alempiasteisen tieverkon parannusten kustannusarvio on noin 500 Mmk.

Taajamien liikenneympäristö

Tiepiirin alueella on kaksi kaupunkia, joiden liikennejärjestelyillä on paitsi paikallinen, myös suuri tieverkollinen merkitys. Haminan keskustan läpi kulkee valtatie 7 liikenne, josta kansainvälisen liikenteen ja raskaan liikenteen osuus on poikkeuksellisen suuri. Ohitustien kustannusarvio on vaihtoehdosta riippuen noin 150 - 350 Mmk.

Valtatie 14 ruuhkauttaa Savonlinnan keskustan liikenteen ja päätien liikennettä haittaa syväväylän ylittävän sillan avaaminen. Rinnakkais-tiehanke siihen liittyvine väylä- ym. järjestelyineen on kustannusarvioltaan noin 600 Mmk, josta tiejärjestelyjen osuus on noin 300 Mmk.

Molemmat kohteet tulisi toteuttaa kiireellisesti valtakunnallisena kehittämishankkeena. Ongelmia ei pystytäkään ratkaisemaan perustienpidon rahoituksella tehtävillä pienemmillä hankkeilla.

Tiepiirin alueella on tehty toimenpideohjelmat 42 maaseututaajaman tieverkon parannuksista. Niiden kustannusarviot on yhteensä noin 160 Mmk. Tavoitteena on toteuttaa parannushanke vuosittain 2 - 4 taajamassa perustienpidon määrärahoilla. Maaseututaajamien parannuskohteet jakautuvat maakunnittain seuraavasti:

Kymenlaakso	10 kohdetta (40 Mmk)
Etelä-Karjala	15 kohdetta (67 Mmk)
Etelä-Savo	14 kohdetta (47 Mmk)
Päijät-Häme	3 kohdetta (6 Mmk)

Kussakin taajamassa tulee harkittavaksi erikseen toimenpiteiden vaiheistus.

Kevyen liikenteen olosuhteet

Tiepiirin teistä on 360 km varustettu kevytliikenneväylällä. Uusia väyliä rakennetaan jonkin verran taajamien parannusten yhteydessä. Taajamien ulkopuolella on tarvetta noin 240 väyläkilometrin rakentamiselle, josta kustannusarvio on noin 250 Mmk.

Kevytliikenneverkko ja sen täydentämistarve jakautuu alueittain seuraavasti:

Kymenlaakso	nyt 105 km, lisätarve 89 km / 93 Mmk
Etelä-Karjala	nyt 105 km, lisätarve 40 km / 43 Mmk
Etelä-Savo ja	
Päijät-Häme	nyt 147 km, lisätarve 109 km / 108 Mmk

Pääteiden liittymät

Kaakkois-Suomen tieliikenteen onnettomuustilastoissa korostuu liittymäonnettomuuksien osuus. Tehdyn selvityksen mukaan päätiestön liittymiin tarvitaan parannuksia yhteensä 214 kohteeseen. Näistä 8 kpl on eritasoliittymiä tai vastaavia laajempia järjestelyjä. Yhteensä liittymien parantamisen kustannusarvio on 95 Mmk.

Tarve jakautuu maakunnittain seuraavasti:

Kymenlaakso	32 kpl / 30 Mmk
Etelä-Karjala	28 kpl / 20 Mmk
Etelä-Savo ja Päijät-Häme	154 kpl / 45 Mmk

Rautateiden tasoristeykset

Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella ovat erityisenä riskinä transito-liikenteen ratojen tasoristeykset, joissa kemikaali- tai öljyonnettomuudet voivat aiheuttaa mittavia henkilö- ja omaisuusvahinkoja sekä ympäristön pilaantumisen.

Suuronnettomuuksien tutkijalautakunta on esittänyt, että tasoristeykset on poistettava transitoratoilta vuoteen 2000 mennessä. Transitoratojen tasoristeyksiä on yleisillä teillä 16 kpl. Eritasoristeysten ja muiden tiejärjestelyjen kustannukset ovat yhteensä yleisten teiden osalta noin 120 Mmk. Tielaitos on esittänyt näiden kustannusten jakamista tasan VR:n kanssa.

Lisäksi piirin yleisillä teillä on muita tasoristeyksiä n. 65 kpl. Myös näitä joudutaan poistamaan turvallisuuden parantamiseksi ja junanopeuksien nostamisen mahdollistamiseksi. Resurssit sallivat kuitenkin vain muutamia hankkeita seuraavalle kymmenvuotiskaudelle.

Liikenteen ympäristöhaitat

Kaakkois-Suomen tiepiirissä on tehty laajoja ympäristöselvityksiä pohjavesien suojaustarpeesta, liikennemelusta, pakokaasupäästöistä, taajamien liikennenympäristöstä sekä arvokkaista luonto-, maisema- ja kulttuurihistoria-kohteista. Selvitykset ovat lähtökohtana suunniteltaessa tienpitoon liittyviä ympäristön parantamistoimia ja niiden toteuttamisjärjestystä.

Useat vilkkaat päätiet kulkevat tärkeillä pohjavesialueilla esim. Salpausselän harjulla. Paikoitellen on liukkaudentorjunnassa käytettävä suola aiheuttanut pohjavesien kloridipitoisuuden nousua. Pohjavesien likaantumisriskejä aiheuttavat myös mahdolliset öljy- tai kemikaalivuodot onnettomuuksien seurauksena.

Tärkeiden **pohjavesialueiden** suojaustarvetta on vielä noin 20 kohteessa, kun toistaiseksi on voitu suojata vasta muutama kohde. Suojausten alustavaksi kustannusarvioksi on laskettu noin 70 Mmk, mutta toteutettujen kohteiden kokemukset viittaavat siihen, että kustannukset voivat nousta suuremmiksi suunnitelmien tarkentuessa.

Pohjavesisuojausten perustienpidon rahoituksen varaan jäävät tarve jakautuu maakunnittain seuraavasti:

Kymenlaakso	8 kohdetta / n. 27 Mmk
Etelä-Karjala	3 kohdetta / n. 10 Mmk
Etelä-Savo ja Päijät-Häme	7 kohdetta / n. 29 Mmk

Yleisten teiden **melualueella** (yli 55 dB(A)) asuu Kaakkois-Suomessa noin 25 000 ihmistä. Pahimpien liikennemeluongelmien torjumiseksi on tehty ohjelma yhteensä 15 kohteesta. Ohjelmaan on arvioitu tarvittavan 25 - 30 Mmk valtion rahoitusta. Kustannukset riippuvat siitä, missä määrin ao. kunnat osallistuvat niihin. Näillä toimilla saadaan

melusuojaus noin 8500 asukkaalle (n. 22 tiekm). Kolme melusuojauskohdetta sisältyy tavoiteohjelman mukaisiin kehittämishankkeisiin seuraavalla 10-vuotiskaudella, loput tulisi hoitaa perustienpidon rahoituksella. Rahoituspainetta saattaa kuitenkin kohdistua enemmänkin perustienpitoon, jos kehittämishankkeet lykkäytyvät.

Näillä näkymin perustienpidon rahoituksen varaan jäävät melusuojauskohteet jakautuvat maakunnittain seuraavasti:

Kymenlaakso	3 kohdetta / n. 9,5 Mmk
Etelä-Karjala	2 kohdetta / n. 5,5 Mmk
Etelä-Savo ja Päijät-Häme	7 kohdetta / n. 13 Mmk

Sillat

Tielaitoksen tavoitteena on, että siltojen huoltoon ja peruskorjaukseen käytetään vuosittain noin 1 % niiden arvosta. Kaakkois-Suomen tiepiirissä tämä edellyttää vähintään noin 10 Mmk vuodessa.

Kehittämishajelmassa on käsitelty vain isoja kehittämishankkeina toteutettavia siltahankkeita. Pieniä perustienpitona tehtäviä siltojen korjauksia ei ole ohjelmoitu tässä yhteydessä, koska ne budjetoidaan erillään, eivätkä siten vaikuta muihin liikennenympäristön parantamishankkeisiin.

5 TIENPIDON RAHOITUSNÄKYMÄT

Pääosa tiepiirin toitoiminnasta rahoitetaan valtion talousarviossa tielaitokselle myönnettyistä määrärahoista. Pieni osuus saadaan työllisyysmäärärahoista, erilaisten palvelujen myynnistä sekä Euroopan Unionin tuista. Valtion talousarviossa myönnettävät määrärahat jakautuvat perustienpidon rahoitukseen ja isojen kehittämishankkeiden rahoitukseen.

Perustienpito

Perustienpidon pääpaino on tiestön hoidossa ja ylläpidossa, mutta määrärahoista käytetään osa pienimuotoisin uusinvestointeihin liikenneympäristön parantamisena (n. 20 %). Tyypillisiä liikenneympäristön parantamishankkeita ovat taajamajärjestelyt ja tien standardin parantamiset esimerkiksi sorateita parantamalla ja päälylystämällä, kevytliikenneväylähankkeet, ohituskaistat, liittymien parannukset, meluntorjuntahankkeet, pohjavesisuojaukset jne. Hankkeiden kustannusarviot ovat yleensä alle 15 Mmk. Kaakkois-Suomen tiepiirillä on viime vuosina ollut käytettävissä näihin kohteisiin noin 120 Mmk/vuosi. Vuosille 1996 ja 1997 rahoitus on pudonnut noin 90 Mmk:aan suunnittelukustannukset mukaanlukien.

Kehittämishankkeet

Tielaitoksen tienpidon suunnitelmassa 1995-2004 esitettiin isoihin valtakunnallisiin tieverkon kehittämishankkeisiin, kuten moottoriväyliin, valtateiden parantamiseen, isoihin siltoihin jne käytettäväksi noin 1500 Mmk vuodessa (ilman suunnittelukustannuksia). Tämä on sama rahoitustaso kuin esimerkiksi vuonna 1993.

Liikenneministeriön julkaisemassa "Liikenneinfrastruktuuri 2010"- ohjelmassa esitettiin tiestön kehittämishankkeisiin alle 1000 Mmk/vuosi, josta noin 250 Mmk on vielä varattava suunnitteluun ja lunastuksiin.

Vuodelle 1997 on valtion talousarviossa varattu kehittämishankkeille yhteensä 936 Mmk. Koko maassa käynnistyy vain kolme uutta kehittämishanketta. Muu rahoitus menee käynnissä oleviin hankkeisiin. Kaakkois-Suomen tiepiirin alueen käynnissäoleviin hankkeisiin on odotettavissa vuodelle 1997 noin 130 Mmk, kun otetaan huomioon myös syksyn 1996 lisätalousarviossa käynnistynyt hanke Vt 5 Lusi-Seppälänjoki (ks. taulukko 2).

Suuri ongelma ja ristiriita syntyy, jos kehittämishankkeet eivät käynnisty, jolloin rahoituspaineet kasvavat entisestään perustienpidon puolella ja päätieverkolle kohdistuen. Ongelma syvenee, jos perustienpidon rahoitusta edelleen vähennetään.

Taulukko 2. Kaakkois-Suomen tiepiirin tienpidon kustannusten kehitys 1994 - 96 sekä rahoitustarve tuleville vuosille (Mmk/vuosi).

	1994 Mmk	1995 Mmk	1996 Mmk	1997 Mmk	10-vuotisoelman ta- voitteiden mukainen rahoitustarve Mmk
KEHITTÄMISHANKKEET (ml suunnittelu)	243	159	150	130	n. 200
PERUSTIENPITO					
Liikenneympäristön parantaminen (ml suunnittelu)	185	125	90	90	120
Kunnossapito (ylläpito, hoito ja hallinto)	322	316	272	273	300
YHTEENSÄ	750	600	512	493	620

6 VALTAKUNNALLISET KEHITTÄMISHANKKEET

Kaakkois-Suomen alueen kehittämishankkeille esitetään seuraavaa kiireellisyysjärjestystä (suluissa aloitusajankohta):

I-luokka (1990-luvulla)

Vuonna 1997 käynnissä olevat:

- Vt 5 Vierumäki-Lusi
- Vt 6 Vuoksenniskan ohitus
- Vt 5 Lusi -Seppälänjoki
- Transitoratojen tasoristeysten poisto-ohjelma

II-luokka (noin v. 1998 - 2001)

- Vt 5 Vihantasalmen silta
- Vt 5 Seppälänjoki-Kuortti
- Vt 6 Koskenkylä-Koria
- Vt 6 Lappeenranta-Imatra, kiireellisimmät kohteet
- Vt 7 / E18 Haminan ohitus
- Vt 14 Savonlinnan ohitus
- Vt 15 Kotkansaari-Kyminlinna
- Vt 5 / Vt 14 Vehmaan liittymä

III-luokka (noin 2002 -)

- Vt 6 Lappeenranta - Imatra moottoriväylän I-vaihe
- Vt 7 / E 18 Loviisa-Kotka moottoriväylä

Näiden kehittämishankkeiden toteuttaminen seuraavalla 10-vuotiskaudella edellyttää noin 200 Mmk määrärahoja vuodessa Kaakkois-Suomen alueelle.

Tieverkon kehittämissuunnitelmassa on tavoitteena pidetty ohjelmaa, jonka mukaan Kaakkois-Suomen kehittämishankkeisiin saataisiin em. noin 200 Mmk vuodessa. Tältä pohjalta tehty ohjelmaehdotusvaihtoehto on esitetty liitteessä 3.

Mainituista hankkeista Haminan ja Savonlinnan ohitustiet tulisi toteuttaa yhtenä kokonaisuutena kehittämishankkeina. Hankkeita ei niiden luonteen takia voi toteuttaa vaiheittain, siten että pienemmällä perustienpidon rahoituksella rakennettaisiin ensin vain jokin osa hankkeesta.

Lappeenranta-Imatra hankkeesta on mahdollisesti toteutettavissa ennakoon esimerkiksi työllisyys- tai EU-rahoituksella joitain eritasoliittymäjärjestelyjä. Tielinjalla tarvittaviin parannuksiin eivät perustienpidon resurssit riitä, joten tieosuuden suurimmat ongelmat eivät täten korjaantuisi.

Valtatiellä 5 on tehty pieniä parannuksia perustienpidon rahoituksella, mutta kiireellinen Vihantasalmen sillan parantaminen edellyttää isomman kehittämishankkeen käynnistämistä. Perustienpidon rahoitusta olisi järkevämpää käyttää valtatiellä 5 Mikkelin pohjoispuolella, koska sinne sijoittuvat kehittämishankkeet ovat mahdollisesti siirtymässä 10-vuotisohjelman ulkopuolelle.

Valtatien 6 Koskenkylä-Koria hankkeesta voidaan toteuttaa perustienpidon rahoituksella ennakoon liittymäjärjestelyjä.

Kaikki mainitut hankkeet ovat liikennetaloudellisesti kannattavia.

7 KEHITTÄMINEN PERUSTIENPIDON PUITTEISSA

7.1 Painotusvaihtoehtojen muodostaminen

Kaikkia edelläkuvattuja tieverkon kehittämistarpeita ja -tavoitteita ei nykyisillä voimavaroilla pystytä hoitamaan. Tieverkon kehittämiseksi on valittava tietyt painotukset ja päätettävä sen mukaan, minkä tyyppiset hankkeet ovat etusijalla ja millaiset hankkeet lykkäytyvät myöhemmäksi.

Päätieverkon kehittämisen painotus ja isojen kehittämishankkeiden ohjelmointi ratkaistaan pitkälti valtakunnantasolla liikenneministeriön, tielaitoksen keskushallinnon ja eduskunnan päätöksillä.

Piiri- ja maakuntatasolla voidaan tieverkon kehittymiseen vaikuttaa lähinnä painottamalla halutulla tavalla perustienpidon toimenpideohjelmia. Perustienpidonkin rahoituksen suuntaaminen eri tyyppisille hankkeille on vain osittain tiepiirin itse päätettävissä. Tielaitoksen keskushallinnon määrittelemät vaikuttavuustavoitteet ohjaavat tienpidon ohjelmointia ja tiepiiriin on otettava huomioon valtakunnalliset vähimmäistavoitteet tiestön kunnolle, liikenneturvallisuustoimenpiteille jne.

Perustienpidon 10-vuotishjelman suunnittelussa on tarkasteltu kolmea erilaista painotusvaihtoehtoa ohjelmiin sisältyvien liikenneympäristön parannushankkeiden valinnalle. Vaihtoehtoja voi kuvata seuraavasti:

A) Elinkeinoelämää ja kansainvälisiä yhteyksiä korostava painotus (päätiepainotus9

- Valtakunnallisten kehittämishankkeiden lykkäytyessä keskitetään enemmän tiepiirin perustienpidon resursseja pääteiden sujuvuutta parantaviin hankkeisiin (ohituskaistat, eritasoliittymät, ohitustiet jne).
- Päätiehankkeissa etusijalla ovat kansainvälistä liikennettä ja raskasta liikennettä palvelevat tiet.

B) Liikenneturvallisuuutta, ympäristönäkökohtia ja tavoitteellista aluerakennetta korostava painotus

- Perustienpidon resursseja keskitetään taajamien liikenneympäristön parannuksiin, liikenneturvallisuushankkeisiin sekä ympäristöhankkeisiin.
- Päätieverkon kehittämishankkeiden lykkäytyessä käytetään perustienpidon resursseja ensisijaisesti turvallisuutta parantaviin, maankäyttöä tukeviin ja ympäristöhankkeisiin (esim. pääteiden liittymä- ja kevytliikennejärjestelyt taajamissa sekä pohjavesi- ja melusuojauskohteet).

C) Alueellista tasapuolisuutta ja maaseudun elinkelpoisuutta korostava painotus

- Perustienpidon hankkeet keskittyvät mm. maaseututaajamien liikennejärjestelyihin, alempiasteisten teiden parannuksiin sekä kevytliikenneverkostoon.
- Päätieverkon kehittämishankkeiden lykkäytyessä käytetään perustienpidon resursseja mahdollisuuksien mukaan tasapuolisesti kaikkien pääteiden parannuksiin.

7.2 Perustienpidon investointiohjelmat

Perustienpidon hankkeista on tehty kullekin maakunnalle omat hankeohjelmaehdotukset em. kolmella erilaisella painotuksella eli yhteensä 12 ohjelmaa. Ohjelmien kustannukset 10-vuotiskaudelta 1996-2005 jakautuvat seuraavasti maakunnittain:

• Kymenlaakso	n. 305 Mmk
• Etelä-Karjala	n. 215 Mmk
• Etelä-Savo	n. 450 Mmk
• Päijät-Häme	n. 55 Mmk
• Koko tiepiiri	n. 1025 Mmk

Jaon lähtökohtana ovat olleet lähinnä kehittämistarpeet, jotka riippuvat paljon mm. aluerakenteesta, maankäytöstä, ympäristöstä jne. Maakunnittainen jako vastaa suunnilleen kunkin maakunnan osuutta piiriin tiepituudesta ja liikennesuoritteesta.

Ohjelmien kustannusraamit on arvioitu niin, että perustienpidossa olisi tavoitteena voida käyttää n. 120 Mmk vuodessa liikenneympäristön parantamiseen. Kustannusraami on suunnilleen vuoden 1995 tasoa. Se on selvästi pienempi kuin vuonna 1994, mutta suurempi kuin vuodelle 1997.

Ohjelmissa on otettava huomioon myös suunnittelu- ja lunastuskustannukset eli hankkeiden kustannusarviot voivat olla yhteensä hieman yli 100 Mmk vuodessa. Tämän summan jakautuminen maakuntien kesken taas vaihtelee vuosittain sen mukaan, millaisia hankkeita on ohjelmoitu.

Ohjelmissa on käytetty edelläkuvattuja kolmea erilaista painotusta, joten ne on otsikoitu:

- Päätiepainotteinen ohjelma
- Ympäristö- ja turvallisuuspainotteinen ohjelma
- Maaseutupainotteinen ohjelma

Vaihtoehtoiset ohjelmat maakunnittain ovat liitteenä 4.

Ohjelmien laadinnassa ja vaihtoehtoisissa painotuksissa on noudatettu seuraavia periaatteita:

- Maaseututaajamien liikenneympäristön paranhankkeita on ohjelmissa mukana 1 - 3 kpl vuodessa maakuntaa kohden. Ympäristö- ja turvallisuuspainotteisiin sekä maaseutupainotteisiin ohjelmiin on voitu sisällyttää pääosa suunnitelluista 42 kohteesta. Päätiepainotteisissa ohjelmissa kohteista lykkäytyy noin kolmasosa 10-vuotiskauden ulkopuolelle.
- Kevytliikenneväylien tarveohjelman mukaiset hankkeet on sisällytetty lähes kokonaisuudessaan mukaan ympäristö- ja turvallisuuspainotteisiin ohjelmiin. Päätiepainotteisissa ohjelmissa niistä on jouduttu lykkäämään 10-vuotiskauden ulkopuolelle noin puolet ja maaseutupainotteisissa ohjelmissa noin neljäsosa.
- Liittymien parannukset sisältyvät kokonaisuudessaan ympäristö- ja turvallisuuspainotteisiin

ohjelmiin. Päätiepainotteisissa ja maaseutupainotteisissa ohjelmissa niistä on jouduttu karsimaan noin neljännes.

- Alempiasteisen tieverkon parannuksia sisältyy mahdollisimman paljon maaseutupainotteisiin ohjelmiin, joissa niitä on yhteensä 300 tiekm. Kaikkia parannus- ja päällystystarpeita ei pystytä tällöinkään hoitamaan, koska kokonais-tarve on 400 km luokkaa. Muissa ohjelmissa hankkeita on yhteensä noin 240 km. Eräissä tapauksissa ohjelmaan eivät mahdu edes kaikki ne nimetyt hankkeet, jotka aiemmin oli suunniteltu ainakin alkavaksi jo seuraavien 3 - 4 vuoden kuluessa.
- Tarveselvitysten mukaiset pohjavesisuojaus- ja meluntorjuntakohteet on sisällytetty kokonaisuudessaan ympäristö- ja turvallisuuspainotteisiin ohjelmiin. Päätie- ja maaseutupainotteisissa ohjelmissa on näistä hankkeista jouduttu lykkäämään 10 - 30 % suunnitelmakauden ulkopuolelle. Pääteiden kehittämishankkeiden yhteydessä on oletettu toteutuvan yhden pohjavesisuojauskohteen ja kolme meluntorjuntakohdetta.
- Isoihin pääteiden parannuksiin on päätiepainotteisissa ohjelmissa voitu irroittaa perustienpidon rahoitusta Kymenlaaksossa noin 115 Mmk, Etelä-Karjalassa noin 90 Mmk, Etelä-Savossa noin 215 Mmk ja Päijät-Hämeessä noin 15 Mmk kaudelle 1996 - 2005. Kahdessa muussa ohjelmassa päätiehankkeisiin on varattu selvästi vähemmän eli Kymenlaaksossa noin 85-90 Mmk, Etelä-Karjalassa noin 25-40 Mmk ja Etelä-Savossa noin 140 Mmk.

Investointien jakautuminen eri kohteisiin eri ohjelmissa on esitetty yksityiskohtaisemmin oheisessa taulukossa.

Taulukko 3. Perustienpidon ohjelmavaihtoehtojen kustannusten jakautuminen hankeryhmittäin.

PÄÄTIEPAINOTTEINEN OHJELMA (miljoonaa mk / 10 vuotta)					
	KYMENLAAKSO	ETELÄ-KARJALA	ETELÄ-SAVO	PÄIJÄT-HÄME	YHTEENSÄ
Taajamahankkeet	31,6	29,5	34,0	4,5	99,6
Kevytliikenneväylät	48,0	28,0	51,7	11,0	138,7
Liittymien parantaminen	25,4	11,0	20,1	7,8	64,3
Rakenteen/suuntauksen parantaminen	58,7	41,0	91,5	12,5	203,7
Muut (rautatie-eritasot ym.)	0,0	5,5	0,0	0,0	5,5
Pohjavesisuojaukset	20,7	6,0	25,2	3,8	55,7
Melusuojaus	4,6	3,0	9,0	0,0	16,6
Päätiehankkeet	116,0	91,0	215,9	14,7	437,6
Yhteensä	305,0	215,0	447,4	54,3	1021,7
YMPÄRISTÖ- JA TURVALLISUUSPAINOTTEINEN OHJELMA (miljoona mk / 10 vuotta)					
	KYMENLAAKSO	ETELÄ-KARJALA	ETELÄ-SAVO	PÄIJÄT-HÄME	YHTEENSÄ
Taajamahankkeet	39,6	55,5	42,5	6,0	143,6
Kevytliikenneväylät	66,0	43,0	95,2	13,0	217,2
Liittymien parantaminen	25,4	14,7	33,1	8,4	81,6
Rakenteen/suuntauksen parantaminen	52,2	41,0	98,2	8,4	199,8
Muut (rautatie-eritasot ym.)	0,0	5,5	0,0	0,0	5,5
Pohjavesisuojaukset	23,7	10,0	25,2	3,8	62,7
Melusuojaus	9,4	5,3	12,7	0,0	27,4
Päätiehankkeet	88,7	40,0	140,5	14,7	283,9
Yhteensä	305,0	215,0	447,4	54,3	1021,7
MAASEUTUPAINOTTEINEN OHJELMA (miljoonaa mk / 10 vuotta)					
	KYMENLAAKSO	ETELÄ-KARJALA	ETELÄ-SAVO	PÄIJÄT-HÄME	YHTEENSÄ
Taajamahankkeet	37,6	61,5	42,5	6,0	147,6
Kevytliikenneväylät	58,0	38,0	82,5	11,1	189,6
Liittymien parantaminen	25,9	13,0	19,7	7,4	66,0
Rakenteen/suuntauksen parantaminen	65,7	63,0	125,5	15,5	269,7
Muut (rautatie-eritasot ym.)	0,0	5,5	0,0	0,0	5,5
Pohjavesisuojaukset	23,7	5,0	25,2	3,0	56,9
Melusuojaus	9,4	3,0	12,7	0,0	25,1
Päätiehankkeet	84,7	26,0	139,3	11,3	261,3
Yhteensä	305,0	215,0	447,4	54,3	1021,7

8 PAINOTUSVAIHTOEHTOJEN VAIKUTUSTARKASTELU

8.1 Valtakunnallisten kehittämishankkeiden vaikutukset eri rahoitustasoilla

Perustienpidon vaihtoehtoisia ohjelmia valmisteltaessa on ensin arvioitu, kuinka valtakunnalliset kehittämishankkeet toteuttavat eri tavoitteita. Tarkastelu tehtiin kolmella eri rahoitustasolla, jotka ovat:

- Kehittämistarvesuunnitelmassa tavoitteeksi asetettu rahoitustaso, noin 200 Mmk vuodessa
- Liikenneinfrastruktuuri 2010 ohjelmaa vastaava rahoitus, jossa Kaakkois-Suomen tiepiirin osuus on vain noin 100 - 120 Mmk vuodessa
- Ns. "hyvien vuosien" mukainen rahoitustaso, jolloin Kaakkois-Suomen tiepiirin kehittämishankkeisiin on voitu käyttää 250 - 300 Mmk vuodessa.

Jos kehittämishankkeiden tavoiteohjelma toteutuu (n. 200 Mmk/vuosi)

Tavoiteohjelmalla pystytään parantamaan liikenteen sujuvuutta ja poistamaan leveyspuutteet noin 60 päätiekilometritä. Ohjelma täyttäisi noin 70 prosenttisesti tavoitteen estää pääteiden ruuhkautumisen kasvu. On kuitenkin huomattava, että tavoite on laskettu noin 20 % liikenteen kasvun mukaan. Jos liikennemäärät kasvavat esimerkiksi 25 %, täyttää ohjelma vain puolet tavoitteesta.

Ohjelma tukisi myös turvallisuustavoitetta, kun kaikki transitoratojen tasoristeykset poistuisivat yleisiltä teiltä.

Aluerakenteen ja maankäytön kehittäminen edistyisi huomattavasti Haminan, Savonlinnan sekä Lappeenrannan-lmatran seuduilla käynnistyvien ohitustie- ja moottoriväylähankkeiden myötä. Valtatien 5 pahimmat puutteet olisi korjattu koko välillä Helsinki - Mikkeli.

Haminan ohitus poistaisi yhden pahimmista kansainvälisen liikenteen pullonkauloista.

Jos kehittämishankkeiden rahoitus on tavoiteohjelmaa pienempi (100-120 Mmk/vuosi)

Liikenneinfrastruktuuri 2010 ohjelman mukaisella 100 - 120 Mmk rahoituksella 10-vuotisojelmiaan mahtunee vain 3 - 4 uutta isoa kehittämishanketta.

Tällä rahoituksella pystytään pääteiden sujuvuuspuutteita poistamaan vain noin 30 tiekilometrillä riippuen siitä, mitä hankkeita ohjelmasta karsiutuu pois. Tavoite ruuhkautumisen kasvun estämisestä toteutuisi vain kolmasosaltaan. Tavoitteeseen pääseminen edellyttäisi, että kehittämishankkeiden lisäksi pääteiden sujuvuutta parantaviin tieoikaisuihin, teiden leventämiseen, ohituskaidtojen rakentamiseen ym. hankkeisiin käytettäisiin noin kolmannes perustienpitona tehtävien liikenneympäristön parannusten rahoituksesta (vähintään n. 30 Mmk/vuosi).

Näin pieni rahoitus merkitsisi todennäköisesti sitä, että myös yksi tai kaksikin isoista tavoiteohjelman kaupunkiseutujen hankkeista lykkäytyisi (Lappeenranta-lmatra, Savonlinna tai Hamina). Tällöin myös liikenteen ruuhkautumis-, turvallisuus-, melu- ja muut ongelmat jäivät ko. alueelta suurimmalta osin korjaamatta. Kaupunkiseudulla niille on hyvin vähän tehtävissä pienemmällä korvaavilla hankkeilla ja kalliina hankkeina nämäkin veisivät perustienpidon rahoituksesta ison osuuden.

Jos kehittämishankkeiden rahoitus on tavoiteohjelmaa suurempi (250-300 Mmk/vuosi)

Isommalla rahoituksella ohjelmaan mahtuisi 10 - 12 uutta kehittämishanketta. Tällöin pystyttäisiin ruuhkautumisongelmia poistamaan noin 150 päätiekilometritä eli nykytilanteeseen verrattuna ruuhkautuminen vähenisi selvästi. Tällöinkään ei kaikkia ruuhkautuvia tieosia saada parannetuiksi, koska niiden määrä nousee 10-vuotiskauden lopulla noin 220-250 kilometriin liikenteen kasvusta riippuen.

Valtatie 5:llä voisi tien parantaminen jatkua kehittämishankkeilla myös Mikkelin pohjoispuolella.

Isommalla rahoituksella ohjelmaan voisi sisältyä myös enemmän kaupunkiseutujen tärkeitä hankkeita, kuten Kotkan, Kouvolan ja Varkauden sisääntuloteiden parannuksia.

8.2 Vaihtoehtoisten perustienpidon investointiohjelmien vaikutukset

Perustienpidon vaihtoehtoisten ohjelmien vaikutuksia on arvioitu laskennallisesti 10 eri mittarilla, jotka kuvaavat mm. pääteiden ruuhkaosuuksien parannuksia, maaseudun tieverkon parannuksia, liikenneturvallisuushankkeiden toteutumista sekä liikenteen ympäristöhaittojen torjumiseksi tehtävien hankkeiden toteutumista.

Ympäristö- ja muita vaikutuksia, joita ei ole voitu mitata laskennallisesti, kuvataan jäljempänä luvussa 8.3.

Laskennallisista mittareista on tehty oheiset yhteenvetokuvaajat koko tiepiirin alueelta sekä maakunnittain. Kuvaajissa suhdeluku 100 tarkoittaa tavoitteen täyttä toteutumista. Tämä on määritelty tavoitteittain seuraavasti:

1) Pääteiden sujuvuuden säilyttäminen:

Yhdessä kehittämishankkeiden (200 Mmk/vuosi) kanssa ohjelma estää ruuhkautuvien päätieosuuksien määrän kasvun, joksi on laskettu 91 km.

2) Muun tieverkon parantaminen

Suhdeluku 100 kuvaa tilannetta, jossa koko tiepiirin alueella voidaan parantaa ohjelmakaudella 300 km alempiasteisia teitä. Tarve olisi kenties vielä suurempi, mutta korkeampi laskennallinen tavoite ei ole tässä käytetyillä rahoitusraameilla realistinen.

3) Liikenneturvallisuuden parantaminen

Ohjelma saa suhdeluvun 100, jos henkilövahinko-onnettomuuksien laskennallinen määrä vähenee ohjelman hankkeilla asetetun tavoitteen mukaan. Lisäksi on edellytetty, että maaseututaajamien liikenneympäristön parannuksia sekä taajamien ulkopuolisia kevytliikenneväyliä voidaan toteuttaa tarveohjelmien mukainen määrä. Kullekin kolmelle mittarille on annettu sama paino.

4) Pohjavesi- ja meluhaittojen torjunta

Ohjelma saa suhdeluvun 100, jos se yhdessä kehittämishankkeiden kanssa toteuttaa kokonaisuudessaan pohjavesisuojaus- ja meluntorjunnasta tehdyt tarveohjelmat.

Tavoitteiden toteutuminen koko Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella perustienpidon ohjelmien erilaisilla painotuksilla

Pääteiden ruuhkautuminen

Ruuhkautuvia päätieosuuksia nyt 130 km

Ruuhkautuvia päätieosuuksia,
jos liikenne kasvaa 20 % 221 km

Arvioitu ruuhkautumisen kasvu
suunnitelmakaudella 91 km

Tavoiteohjelman (200 Mmk/vuosi)
mukaisilla kehittämishankkeilla
parannettaisiin 61,5 km

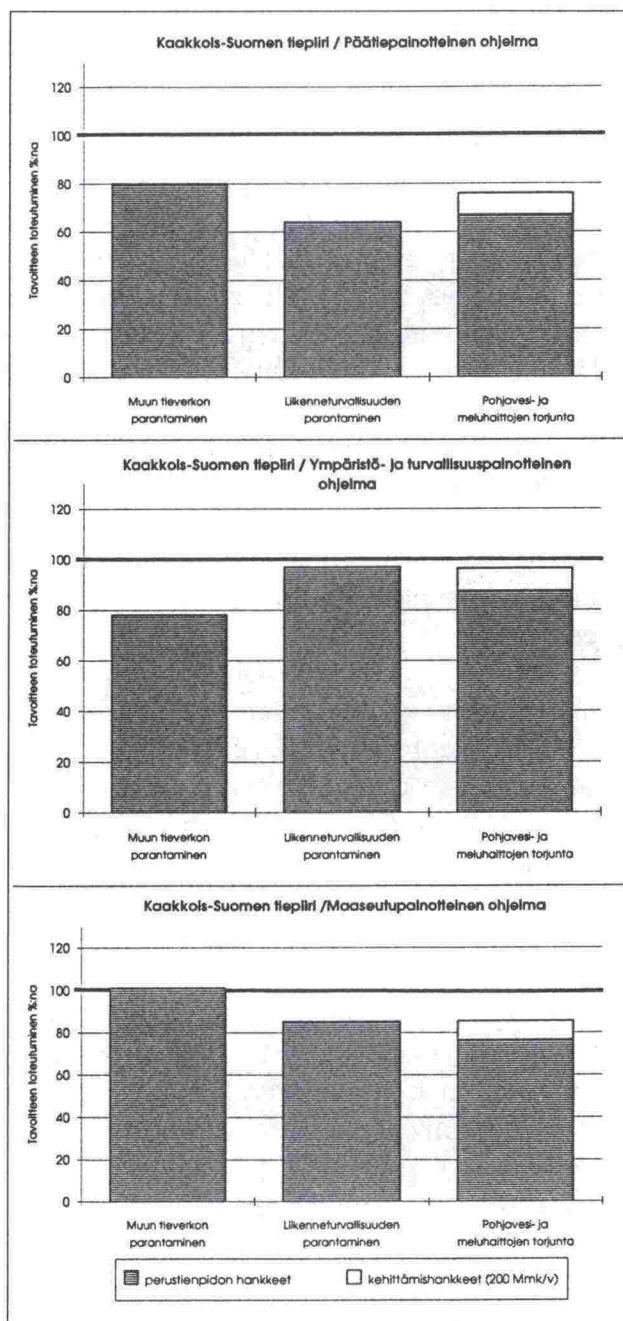
Perustienpidon hankkeilla parannettavissa:

Päätiepainotteisella ohjelmalla n. 88 km

Ympäristö- ja turvallisuus-
painotteisella ohjelmalla n. 51 km

Maaseutupainotteisella ohjelmalla n. 53 km

Muut tavoitteet



Kuvaajissa käytetty arviointiasteikko on kuvattu sivulla 31.

Tavoitteiden toteutuminen Kymenlaakson alueella perustienpidon ohjelmien erilaisilla painotuksilla

Pääteiden ruuhkautuminen

Ruuhkautuvia päätieosuuksia nyt 20 km

Ruuhkautuvia päätieosuuksia,
jos liikenne kasvaa 20 % 47 km

Arvioitu ruuhkautumisen kasvu
suunnitelmakaudella 27 km

Tavoiteohjelman (200 Mmk/vuosi)
mukaisilla kehittämishankkeilla
parannettaisiin 22,5 km

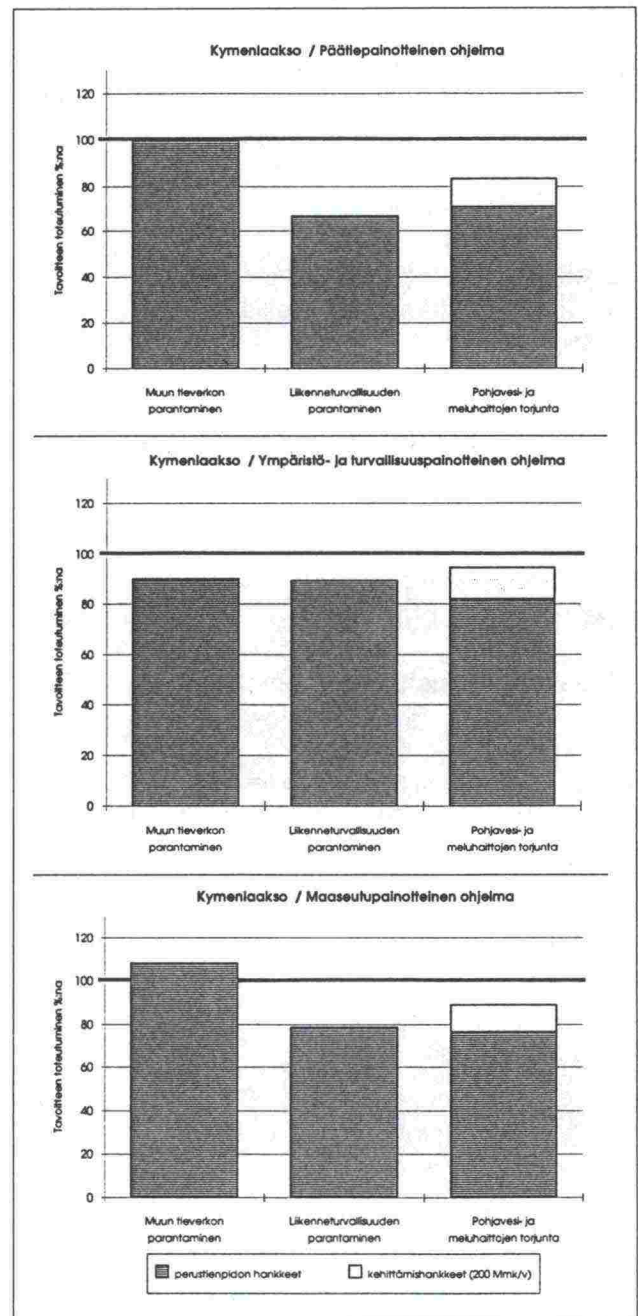
Perustienpidon hankkeilla parannettavissa:

Päätiepainotteisella ohjelmalla n. 19 km

Ympäristö- ja turvallisuus-
painotteisella ohjelmalla n. 8 km

Maaseutupainotteisella ohjelmalla n. 8 km

Muut tavoitteet



Kuvaajissa käytetty arviointiasteikko on kuvattu sivulla 31.

Tavoitteiden toteutuminen Etelä-Karjalan alueella perustienpidon ohjelmien erilaisilla painotuksilla

Pääteiden ruuhkautuminen

Ruuhkautuvia päätieosuuksia nyt 13 km

Ruuhkautuvia päätieosuuksia,
jos liikenne kasvaa 20 % ¹⁾ 20 km

Arvioitu ruuhkautumisen kasvu
suunnitelmakaudella ¹⁾ 7 km

Tavoiteohjelman (200 Mmk/vuosi)
mukaisilla kehittämishankkeilla
parannettaisiin 16 km

Perustienpidon hankkeilla parannettavissa:

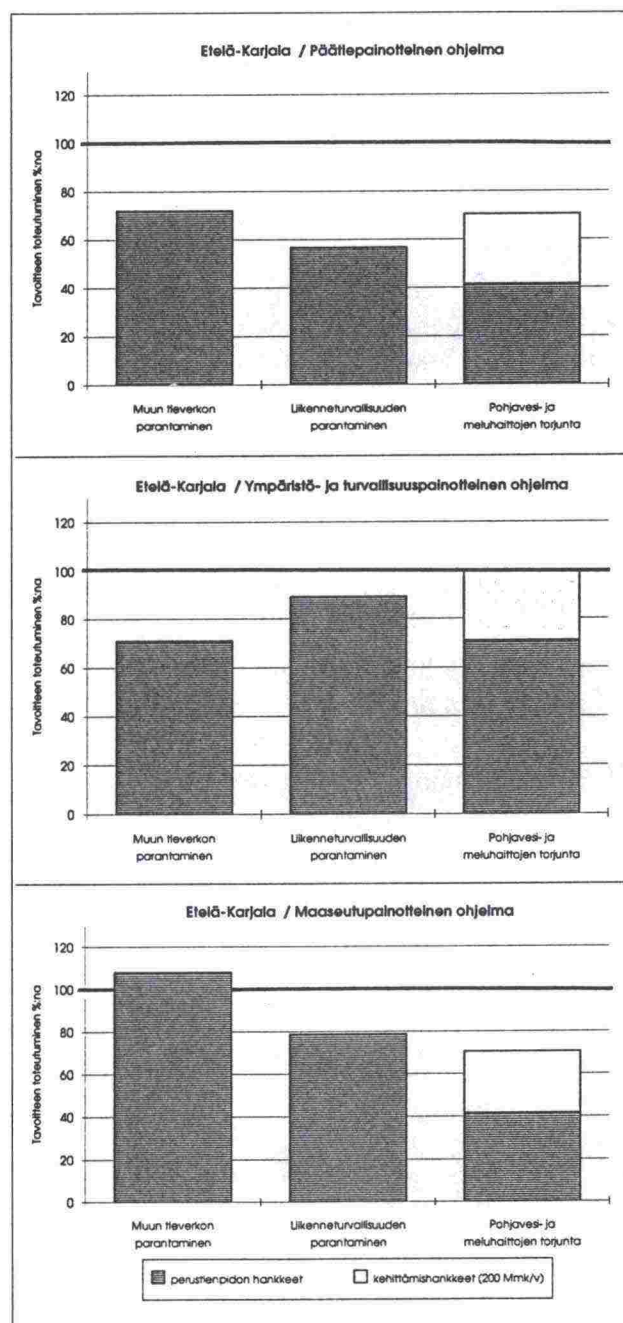
Päätiepainotteisella ohjelmalla n. 11 km

Ympäristö- ja turvallisuus-
painotteisella ohjelmalla 0 km

Maaseutupainotteisella ohjelmalla 0 km

1) Valtatiellä 6 on Etelä-Karjalassa lisäksi yli 20 km tieosuuksia, jotka lasketaan ruuhkautuvaksi, jos liikenteen kasvu on 25-30 %.

Muut tavoitteet



Kuvaajissa käytetty arviointiasteikko on kuvattu sivulla 31.

Tavoitteiden toteutuminen Etelä-Savon alueella perustienpidon ohjelmien erilaisilla painotuksilla

Pääteiden ruuhkautuminen

Ruuhkautuvia päätieosuuksia nyt 84 km

Ruuhkautuvia päätieosuuksia,
jos liikenne kasvaa 20 % 137 km

Arvioitu ruuhkautumisen kasvu
suunnitelmakaudella 53 km

Tavoiteohjelman (200 Mmk/vuosi)
mukaisilla kehittämishankkeilla
parannettaisiin 23 km

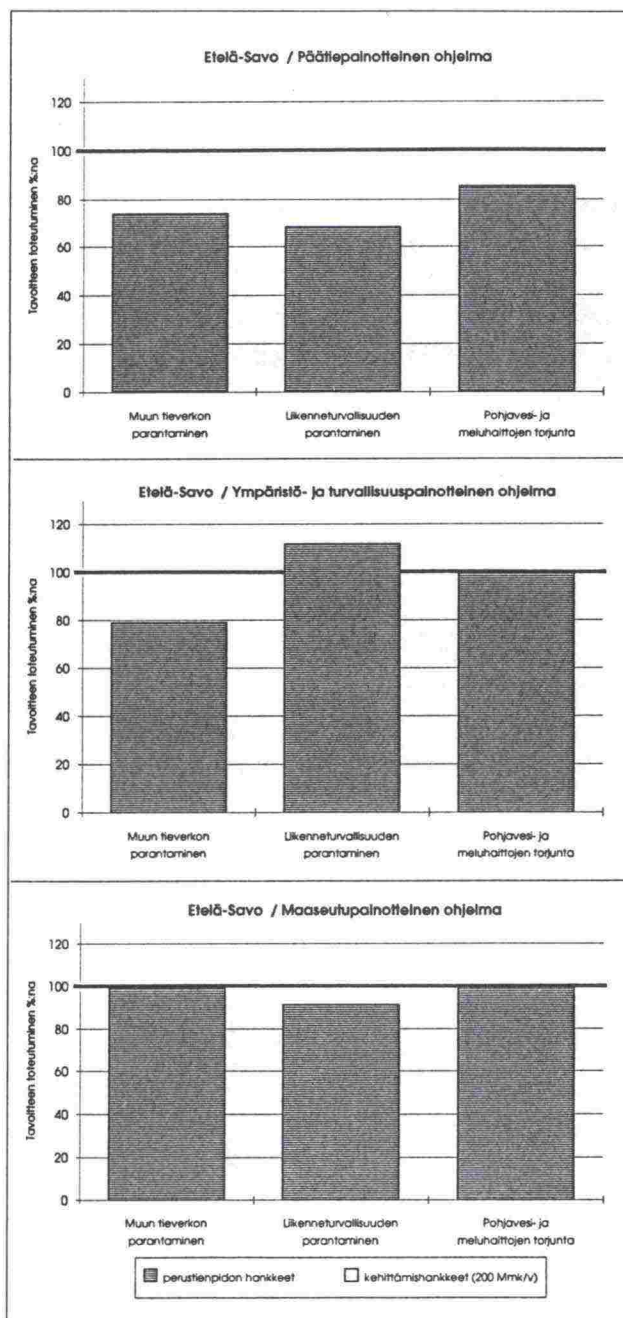
Perustienpidon hankkeilla parannettavissa:

Päätiepainotteisella ohjelmalla n. 55 km

Ympäristö- ja turvallisuus-
painotteisella ohjelmalla n. 40 km

Maaseutupainotteisella ohjelmalla n. 43 km

Muut tavoitteet



Kuvaajissa käytetty arviointiasteikko on kuvattu sivulla 31.

Tavoitteiden toteutuminen Päijät-Hämeen (Heinolan seudun) alueella perustienpidon ohjelmien erilaisilla painotuksilla

Pääteiden ruuhkautuminen

Ruuhkautuvia päätieosuuksia nyt 13 km

Ruuhkautuvia päätieosuuksia,
jos liikenne kasvaa 20 % 17 km

Arvioitu ruuhkautumisen kasvu
suunnitelmakaudella 4 km

Tavoiteohjelman (200 Mmk/vuosi)
mukaisilla kehittämishankkeilla
parannettaisiin 0 km

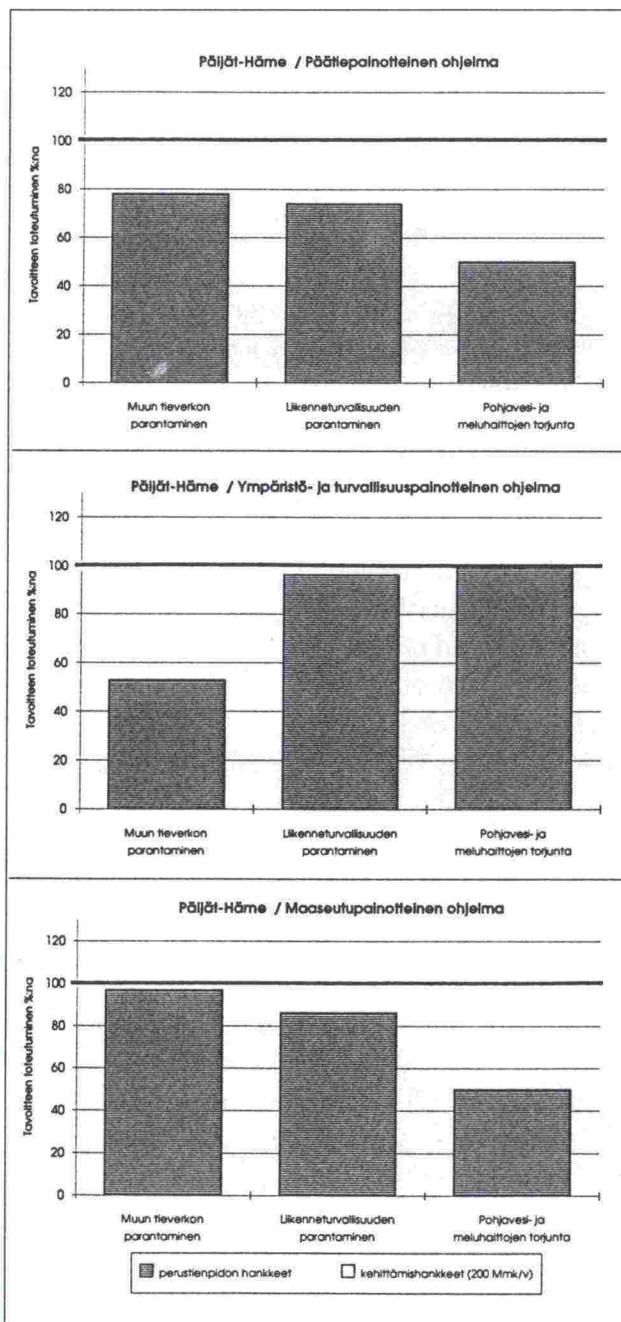
Perustienpidon hankkeilla parannettavissa:

Päätiepainotteisella ohjelmalla n. 3 km

Ympäristö- ja turvallisuus-
painotteisella ohjelmalla n. 3 km

Maaseutupainotteisella ohjelmalla n. 2 km

Muut tavoitteet



Kuvaajissa käytetty arviointiasteikko on kuvattu sivulla 31.

8.3 Ympäristövaikutukset

Laissa ympäristövaikutusten arviointimenettelystä veloitetaan selvittämään ja arvioimaan sellaisten suunnitelmien tai ohjelmien ympäristövaikutuksia, joilla saattaa olla merkittäviä vaikutuksia ympäristöön. Tienpidon eri strategioilla saattaa olla merkitystä sekä tien lähiympäristössä että laajempien alueiden rakenteeseen ja ilman laatuun.

Niin sanotulle ohjelmatason ympäristövaikutusten arvioinnille ei ole olemassa määrämuotoa eikä vakiintunutta käytäntöä. Pääasia on, että ympäristönäkökohdat tiedostetaan ratkaisuja tehtäessä.

Ympäristöä, turvallisuutta ja tavoitteellista aluerakennetta korostavalla kehittämisohjelman painotuksella voidaan nopeuttaa ympäristön laadun parantamistoimia ja vähentää syntyviä haittoja.

Meluntorjunnan järjestäminen vaikuttaa tien varren asukkaiden viihtyisyyteen ja välillisesti myös terveyteen. Ympäristöpainotteisilla ohjelmilla voidaan toteuttaa tiepiirin suunnittelemat 15 hanketta lähes kokonaisuudessaan eli suojata melulta noin 8000 asukasta. Päätie- ja maaseutupainotteisissa ohjelmissa jää 2 - 4 hanketta toteuttamatta.

Pohjavesien suojauksella voidaan estää maaperän ja pohjavesien saastumista. Saastumisriskejä voi aiheutua liikenteestä (päästöt), tienpidosta (suolaus) ja onnettomuuksien seurauksena (öljyt, kemikaalit). Ympäristö- ja turvallisuuspainotteisilla ohjelmilla voidaan hoitaa 10 vuoden kuluessa kaikki suunnitellut 19 suojaushanketta, muissa ohjelmissa on jouduttu lykkäämään 3 - 4 hanketta myöhemmäksi.

Maisemanhoitotoimenpiteillä saadaan sekä asukkaiden että tielläliikkujien viihtyisyyttä parannettua. Näitä toimenpiteitä sisältyy useisiin hankkeisiin, mutta erityisesti ne korostuvat suunnitelluissa maaseututaajamien liikenneympäristön parannushankkeissa (yht. 42 kpl). Näistä hankkeista suurin osa (n. 90 %) sisältyy ympäristö- ja turvallisuuspainotteisiin sekä maaseutupainotteisiin ohjelmiin. Päätiepainotteisissa ohjelmissa on niistä jouduttu lykkäämään lähes puolet.

Maisemanhoidon ohella huomiota tullaan kiinnittämään myös kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin rakennuksiin ja ympäristöihin.

Pääteiden sujuvuutta korostavalla painotuksella teiden lähialueiden parantaminen ja ympäristöhankkeet jäävät vähemmälle huomiolle. Ehkäisemällä pääteiden ruuhkautumisen kasvua voidaan vähentää merkittävästi kuljetus- ja matkakustannuksia. Tällä on myös vaikutusta teollisuuden ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin.

Ruuhkien vähentäminen vähentää myös energiankulutusta ja liikenteen päästöjä. Eräät päästöt, kuten typen oksidien määrä, yleensä kasvavat ajonopeuksien kasvaessa. Perustienpitona tehtävät pienet pääteiden parannukset eivät kuitenkaan yleensä nosta nopeuksia kuten moottoriväylät.

Kansainvälisten yhteyksien parantamiseen tärkeitä hankkeita sisältyy kaikkiin Kymenlaakson ja Etelä-Karjalan ohjelmavaihtoehtoihin, mutta eniten päätiepainotteisiin ohjelmiin, koska niillä voidaan tehdä myös pieniä parannuksia valtateille 6 ja 7.

Perustienpidon päätiehankkeiden vaikutus maankäyttöön tai aluerakenteeseen on valtakunnan tai seudun tasolla arvioituna vähäinen. Ne eivät mainittavasti paranna keskustien välisiä yhteyksiä moottoriväylän tapaan, mutta ehkäisevät toisaalta ruuhkien aiheuttamaa yhteyksien heikkenemistä.

Paikallisella tasolla pientenkin taajama- ja tienparannushankkeiden merkitys on suurempi, koska niillä voidaan vaikuttaa esimerkiksi koko kuntakeskuksen liikenne- ja maakäyttöratkaisuihin.

Maaseudun elinkelpoisuutta ja alueellista tasa-arvoisuutta korostavalla painotuksella voidaan parantaa maaseututaajamien ympäristöä ja ottaa huomioon paikallisen väestön tarpeita. Luonnonvaraisen eläimistön ja kasviston tai meluntorjunnan kannalta vaihtoehto ei ole paras mahdollinen.

9 JATKOTOIMENPITEET

9.1 Suunnitelmaluonnoksesta saadut lausunnot

Kaakkois-Suomen tiepiiri pyysi suunnitelmaluonnoksesta lausunnot maakunnallisilta liitoilta. Liitot pyysivät asiasta edelleen lausunnot alueidensa kunnilta. Maakuntien kannanotot perustienpidon painotukseen olivat seuraavia:

Etelä-Karjalan liitto:

Maakunnassa tärkeinä pidettyjä kansainvälisiä yhteyksiä sekä Kaakkois-Suomen logistisen aseman kehittämistä toteuttaa parhaiten päätiepainotteinen vaihtoehto. Samalla tulee huolehtia myös alemman asteisen tieverkon pitämisestä liikennöitävässä kunnossa. Valtakunnallisena kehittämishankkeena korostetaan erityisesti valtatie 6 parantamista vähitellen.

Kymenlaakson liitto:

Kymenlaakson maakunnan kanta tieverkon kehittämisessä ilmenee valtuuston hyväksymässä maakuntastrategiassa. Kymenlaakson perustienpidon strategian tärkeimmät painopisteet ovat E 18, valtatie 6 ja muu päätieverkko niin, että elinkeinoelämän ja kansainvälisten yhteyksien vaatimukset täytetään. Vaiheittain toteutettaessa eri tiehankkeita korostuvat liikenneturvallisuus ja ympäristö. Näitä tavoitteita tukee päätiepainotteinen vaihtoehto.

Mikkelin läänin maakuntayhtymä:

Etelä-Savon kannalta parhaana vaihtoehtona pidetään maaseutupainotteista ohjelmaa. Lausunnossa painotetaan liikenteen turvallisuutta ja liikenteen sekä ihmisille että ympäristölle aiheuttamien haittojen alentamista. Maakuntavaltuusto korosti myös valtatiehankkeiden (valtatie 5 ja Savonlinnan ohitustie) tärkeyttä ja kiirehti niiden tarvitsemien määrärahojen saamista valtion 1997 talousarvioon.

Liittovaltuustojen lausunnot kokonaisuudessaan ovat liitteenä 5.

9.2 Tielaitoksen ja maakunnallisten liittojen yhteistyö

Tieverkon kehittämistarvesuunnitelma 2005 ja sen käsittelyn yhteydessä päätetyt painotukset ohjaavat tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmien laatimista.

Aluekehityslain periaatteiden mukaisesti on maakunnissa voitu nyt ensimmäistä kertaa tehdä poliittinen linjakannanotto maakunnan tieverkon kehittämisen suunnasta. Tielaitos ottaa huomioon nämä kannanotot rahoituksensa puitteissa ja toimii yhteistyössä maakunnallisten liittojen kanssa vuosittaisia toiminta- ja taloussuunnitelmia tehtäessä.

Vaikka kehittämistarvesuunnitelma on tehty 10-vuotiskaudelle, on se syytä tarkistaa esim. kerran valtuustokaudessa eli noin neljän vuoden välein.

Vastaavasti myös seutukaavoituksessa on syytä edistää yhteistyötä ja pyrkiä muunmuassa seutukaavojen tarkistuksissa yhtenäiseen ja yhdessä sovittuun yleisten teiden tieverkon luokitukseen.

Liite 1: Lähtöaineistoa

Valtakunnalliset tienpidon suunnitelmat

Kehittämissuunnitelman lähtökohtina on käytetty mm. seuraavia tienpitoa ja tieverkon kehittämistä koskevia suunnitelmia ja ohjelmia:

- Liikenneministeriö: Suomen liikenneinfrastrukturi 2010
- Tielaitos: Tienpidon visio 2005
- Tielaitos: Tienpidon suunnitelma 1995-2004
- Tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelma 1996-99
- Kaakkois-Suomen tiepiirin tarveohjelma 1995-2004 (luonnos 23.1.1995)
- Kaakkois-Suomen tiepiirin hankesuunnitelma 1995-1998 (luonnos 4.5.1995)

Maakunnallisten liittojen suunnitelmat ja kehitysohjelmat

Maakunnallisten liittojen laatimista suunnitelmista ja ohjelmista ovat lähtökohtina olleet esimerkiksi:

- seutukaavat
- seutusuunnitelmat
- tiepoliittiset ohjelmat ja tieverkon kehittämissuunnitelmat
- maakuntapoliittiset ohjelmat ja strategiat
- selvitykset maakunnallisista hankkeista (ns. maakuntamuistiot)
- tieverkkoa koskevat kirjelmät ja kannanotot
- kehitysalueohjelmat sekä tavoite 2- ja 5b-ohjelmat
- rakennemuutosohjelmat
- maaseudun ja saariston kehittämisohjelmat
- raja-alueohjelmat
- osaamiskeskusohjelmat

Muut suunnitelmat

Muuta lähtöaineistoa ovat olleet esimerkiksi rataverkon kehittämistä, Eurooppatietä E 18 ja Ylinen Pietarin yhteys-hanketta koskevat selvitykset.

Liite 2: Erot Tielaitoksen ja seutukaavojen tieluokituksissa

Tie / tiesosuus	Tielaitoksen luokitus	Seutukaava tai seutusuunnitelma
Vt 6 - valtakunnanraja (kt 62 jatke)	seututie	kantatie
Mt 464 Palviainen-Rantasalmi-Parkumäki	seututie	kantatie
Mt 4012 Kasuri-valtakunnanraja	yhdystie	valtatie
Mt 387 Lappeenranta-Vaalimaa	seututie	kantatie
Mt 4371 Kolkonpää-Sulkava	yhdystie	seututie
Mt 3864 Tapavainola-Ylämaa	yhdystie	seututie
Pt 14811 Rikkilän pt + jatke	yhdystie	seututie
Mt 3902 Suikki-Kasukkala	yhdystie	seututie
Pt 14748 Kasarin pt + jatke	yhdystie	seututie
Mt 3802 Toukkala-Kaihtula	yhdystie	seututie
Pt 14750 Uimin pt	yhdystie	seututie
Mt 3932 Joutseno-valtakunnanraja (osa) + Mt 3921 Nuijamaa-Hyvättilä	yhdystie	seututie
Mt 3952 Imatra-Leppälä	yhdystie	seututie
Mt 3951 Joutseno kk-Hangasoja	yhdystie	seututie
Pt 14832 Ilottulan pt + Pt 14852 Karsturannan pt	yhdystie	seututie
Mt 4081 Tirilä-Vehkataipale + Pt 14784 + Pt 14783 + Pt 14799 (osa)	yhdystie	seututie
Pt 14 813 Toijan pt + Pt 14798 (osa) + Pt 14799 (osa)	yhdystie	seututie
Mt 3981 Immola-Kuntala	yhdystie	seututie
Mt 3991 Rautjärvi-Laikko	yhdystie	seututie
Mt 4063 Hörkkölä-Kultakivi	yhdystie	seututie
Pt 14882 Vertalansalmen pt	yhdystie	seututie
Pt 14916 Sarajärven pt + yksityistie Särkilahdelle	yhdystie	seututie
Mt 4052 Simpele kk-Särkisalmi	yhdystie	seututie
Mt 4053 Melkonieni-Vuoriniemi	yhdystie	seututie
Mt 4011 Tiviä-Akonpohja	yhdystie	seututie
Mt 4014 Sorokulma-Tarnala (osa) + Pt 14952 Niukkalan pt	yhdystie	seututie
Mt 4021 Akanvaara-Uukuniemi	yhdystie	seututie
Mt 4040 Poiksilta-Niukkala	yhdystie	seututie
Mt 4791 Kauvonn.-Kirjavala	yhdystie	seututie
Mt 3711 Poitsila-Suokallio + jatke satamaan (Hamina)	yhdystie	seututie
yhteys Mussalon satamaan (Kotka)	katu	seututie
yhteys Hietasen satamaan (Kotka)	katu	seututie

HUOMAUTUKSIA:

Luettelossa on mainittu tiet tai tieosuudet, jotka on seutukaavassa tai seutusuunnitelmassa merkitty korkeampaan luokkaan kuin tielaitoksen luokituksessa.

Etelä-Savon seutukaavassa 1990 on käytetty vielä kokoojatieluokkaa, joten seutukaavan tieluokitus poikkeaa tielaitoksen luokituksesta tästä syystä n. 30 tien kohdalla. Nämä poikkeamat eivät sisälly ylläolevaan luetteloon.

Liite 3: Valtakunnalliset kehittämishankkeet

[illegible]

Liite 4: Vaikutustarkastelussa käytetyt perustienpidon hankeohjelmavaihtoehdot maakunnittain

PERUSTIENPIDON HANKKEET / KaS-tiepiirillä liikenneympäristön parantamiseen n. 120 Mmk/v														
Hanke	Toimenpide	Kustannusarvio	Käytetty alemmin	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	JÄÄ
KYMENLAAKSO / Päätielainotteinen ohjelma														
Mt 363 Jaalan keskusta	TAAJ	4,8	0,5	4,3										
Pt 14609 Vuohijärven kohta	TAAJ	2,0			2,0									
Vt 15 Tuohikotin kohta	TAAJ	3,3				0,5	2,8							
Mt 173 Kausalan keskusta	TAAJ	5,0						2,0	3,0					
Mt 368 Vt 15-Hautalan yt-liittymä	TAAJ	10,0			3,0	7,0								
Muut taajamakohteet (2/5 kpl)	TAAJ	15,0								2,0	2,0	3,0		8,0
		40,1												
Vt 26 Ruissalo-Husula	JKPP	7,0	0,5	3,5	3,0									
Mt 351 Klamilan kohta	JKPP	1,2				1,2								
Mt 3582 Tavastilan jk+pp	JKPP	3,8			2,0	1,8								
Pt 14624 Marinkylän pt	JKPP	1,5				0,5	1,0							
Mt 3593 Myllykoski-Jokisilta	JKPP	5,0				1,0	4,0							
Muut jk+pp hankkeet (29 /71 km)	JKPP	74,5						5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	44,5
		93,0												
Pt 14736 Pitkälän liittymä	LIP	2,0			2,0									
Vt 12 Kausalan kohta	LIP	3,0		3,0										
Vt 6 ja vt 26 liittymät	LIP	2,5	0,5	2,0										
Mt 359 Korian kiertoliittymä	LIP	1,5		1,5										
Mt 368 Näkkimiston liittymä	LIP	1,5				0,3	1,2							
Muut liittymät (n. 20 kpl)	LIP	15,4				0,4		3,0	3,0	3,0	2,0	2,0	2,0	0,0
		25,9												
Pt 14675 Kitulan kylän kohta	RP	0,5				0,5								
Mt 356 Itä-Vastila-Riitamaa	RP	4,0			1,0	3,0								
Mt 375 Kaipainen-Enäjärvi	RP	9,0		2,0	3,0	4,0								
Pt 14544 Moisio pt, eteläpää	RP	6,9						2,5	2,2	2,2				
Muut parannushankkeet	RP	48,6	3,3					2,5	5,2	3,0	7,0	11,4	9,2	7,0
		69,0												
Vt 26 Lankamalmin pohjavesisuojaus	YMP	0,7											0,7	
Kt 46 Jaalan pohjavesisuojaus	YMP	3,0					3,0							
Vt 6 Utin pohjavesisuojaus	YMP	8,0		2,5	2,5				3,0					
Muut pohjavesisuojaukset (3/5 kpl)	YMP	15,0						2,0		3,0	2,0	2,0		6,0
Meluntorjunta (3/3 kpl)	YMP	9,4								1,5		1,5	1,6	4,8
		36,1												
Vt 7 Hamina-Vaailmaa 0+ / Virojoki	OHIK	15,0				1,0	7,0	7,0						
Vt 7 Lovisa-Siltakylä 0+	OHIT	10,0		3,0	3,0	4,0								
Vt 26 Summa-Taavetti 0+	SP	15,0			2,0	4,0	4,0		3,0					
Mt 3543 Muhniemi-Ummelajoki	SP	10,0							5,0	4,5				
Muut isot perustienpidon hankkeet (5 kpl)		66,0						8,0	6,0	10,0	16,0	10,0	16,0	
		116,0												
Kymenlaakson ohjelma yhteensä	305,0	380,1	4,8	18,8	21,5	26,2	27,0	36,0	35,4	34,2	34,0	34,9	34,5	70,3

HUOM ! Tämä hankeohjelmavaihtoehdot on muodostettu syksyllä 1995 erilaisten painotusvaihtoehtojen vertailua varten. Vuodelle 1997 ja ilmeisesti myös lähivuosille käytettävissä oleva rahoitus on selvästi niukempi. Tiedot hankkeista ja niiden toteutusjärjestyksestä ovat osin jo muutoinkin vanhentuneita.

PERUSTIENPIDON HANKKEET / KaS-tiepiirillä liikenneympäristön parantamiseen n. 120 Mmk/v															
Hanke	Toimenpide	Kustannusarvio	Käytetty aiemmin	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	JÄÄ	
KYMENLAAKSO /Ympäristö- ja turvallisuuspainotteinen ohjelma															
Mf 363 Jaalan keskusta	TAAJ	4,8	0,5	4,3											
Pt 14609 Vuohijärven kohta	TAAJ	2,0			2,0										
Vt 15 Tuohikotin kohta	TAAJ	3,3				0,5	2,8								
Mf 173 Kausalan keskusta	TAAJ	5,0						2,0	3,0						
Mf 368 Vt 15-Hautalan yt-liittymä	TAAJ	10,0			3,0	7,0									
Muut taajamakohteet (5/5 kpl)	TAAJ	15,0				1,5	1,5	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	0,0	
		40,1													
Vt 26 Ruissalo-Husula	JKPP	7,0	0,5	3,5	3,0										
Mf 351 Klamilan kohta	JKPP	1,2				1,2									
Mf 3582 Tavastilan jk+pp	JKPP	3,8			2,0	1,8									
Pt 14624 Marinkylän pt	JKPP	1,5					1,5								
Mf 3593 Myllykoski-Jokisilta	JKPP	5,0					1,0	4,0							
Muut jk+pp hankkeet (46/71 km)	JKPP	74,5						8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	26,5	
		93,0													
Pt 14736 Pitkääksen liittymä	LIP	2,0			2,0										
Vt 12 Kausalan kohta	LIP	3,0		3,0											
Mf 416 Siikavan liittymä	LIP	0,4				0,4									
Vt 6 ja Vt 26 liittymät	LIP	2,5	0,5	2,0											
Mf 359 Korian kiertoliittymä	LIP	1,5		1,5											
Mf 368 Näkkimiston liittymä	LIP	1,5				0,3	1,2								
Muut liittymät (n. 20 kpl)	LIP	15,0							1,0	3,5	3,5	3,5	3,5	0,0	
		25,9													
Pt 14744 Ukkosaaren pt	RP	0,5		0,5											
Pt 14745 Muurikkalan pt	RP	10,5						3,0	3,0	4,0					
Pt 14675 Kitulan kylän kohta	RP	0,5				0,5									
Mf 356 Itä-Vastila-Riitamaa	RP	4,0		2,0	2,0										
Mf 375 Kaipainen-Enäjärvi	RP	9,0			2,0	3,0	4,0								
Pt 14544 Moisio pt, eteläpää	RP	6,9						2,5	2,2	2,2					
Muut parannushankkeet	RP	37,6	3,3				2,1	1,6			8,5	6,0	2,6	13,5	
		69,0													
Vt 26 Lankamalmin pohjavesisuo.	YMP	0,7								0,7					
Kf 46 Jaalan pohjavesisuojaus	YMP	3,0					3,0								
Vt 6 Ulin pohjavesisuojaus	YMP	8,0		4,0	4,0										
Muut pohjavesisuojaukset (5/5 kpl)	YMP	15,0						3,0	3,0	3,0	3,0	3,0		0,0	
Meluntorjunta (3/3 kpl)	YMP	9,4								3,0	3,0	2,0	1,4	0,0	
		36,1													
Vt 7 Hamina-Vaalimaa 0+ / Virojoki	OHIK	15,0						7,0	8,0						
Vt 7 Loviisa-Siltakylä 0+	OHIT	10,0			3,0	3,0	4,0								
Vt 26 Summa-Taavetti 0+	SP	15,0				2,0	4,0	4,0	3,0						
Mf 3543 Muhniemi-Ummelajoki	SP	10,0								5,0	4,5				
Muut isot perustienpidon hankkeet (3 kpl)		35,7								3,6	5,0	10,0	17,0		
		85,7													
Kymenlaakson ohjelma yhteensä	305,0	349,8	4,8	20,8	23,0	21,2	25,1	37,1	33,2	35,0	37,5	34,5	34,5	40,0	

HUOM! Tämä hankeohjelmavaihtoehto on muodostettu syksyllä 1995 erilaisten painotusvaihtoehtojen vertailua varten. Vuodelle 1997 ja ilmeisesti myös lähivuosille käytettävissä oleva rahoitus on selvästi niukempi. Tiedot hankkeista ja niiden toteutusjärjestyksestä ovat osin jo muutoinkin vanhentuneita.

PERUSTIENPIDON HANKKEET / KaS-tiepiirillä liikenneympäristön parantamiseen n. 120 Mmk/v															
		Toimenpide	Kustannusarvio	Käytetty aiemmin	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	JÄÄ
KYMENLAAKSO / Maaseutupainotteinen ohjelma															
Mt 363 Jaalan keskusta	TAAJ	4,8	0,5	4,3											
Pt 14609 Vuohijärven kohta	TAAJ	2,0			2,0										
Vt 15 Tuohikotin kohta	TAAJ	3,3					0,5	2,8							
Mt 173 Kausalan keskusta	TAAJ	5,0							2,0	3,0					
MT 3864 Ylämaa	TAAJ	5,0					1,0				2,0	2,0			
Mt 368 Vt 15-Hautalan yt-liittymä	TAAJ	10,0			3,0	7,0									
Muut taajamakohteet (3/4 kpl)	TAAJ	10,0									2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
		40,1													
Vt 26 Ruissalo-Husula	JKPP	7,0	0,5	3,5	3,0										
Mt 351 Klamilan kohta	JKPP	1,2					1,2								
Mt 3582 Tavastilan jk+pp	JKPP	3,8			2,0	1,8									
Mt 3593 Myllykoski-Jokisilta	JKPP	5,0						2,0	3,0						
Pt 14624 Marinkylän pt	JKPP	1,5								1,5					
Muut jk+pp hankkeet (38/71 km)	JKPP	74,5								8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	34,5
		93,0													
Pt 14736 Pitkälän liittymä	LIP	2,0			2,0										
Vt 12 Kausalan kohta	LIP	3,0		3,0											
Vt 6 ja vt 26 liittymät	LIP	1,0		1,0											
Mt 359 Korian kiertoliittymä	LIP	0,8		0,8											
Mt 368 Näkkimäen liittymä	LIP	1,5					0,3	1,2							
Muut liittymät (n. 20 kpl)	LIP	17,6					0,6	1,0	1,0	1,0	3,5	3,5	3,5	3,5	0,0
		25,9													
Pt 14745 Muurikkalan pt	RP	10,5							3,0	3,5	4,0				
Pt 14675 Kitulan kylän kohta	RP	0,5					0,5								
Mt 356 Itä-Vastila-Riitamaa	RP	4,0		2,0	2,0										
Mt 375 Kaipainen-Enäjärvi	RP	9,0		2,0	3,0	4,0									
Pt 14544 Moislon pt, eteläpää	RP	6,9							2,5	2,2	2,2				
Muut parannushankkeet	RP	38,1	3,3					2,1	1,6	2,0	5,0	10,0	9,9	4,2	0,0
		69,0													
Vt 26 Lankamalmi pohjavesisuo.	YMP	0,7												0,7	
Kt 46 Jaalan pohjavesisuojaus	YMP	3,0						3,0							
Vt 6 Utin pohjavesisuojaus	YMP	8,0		4,0	4,0										
Muut pohjavesisuojaukset (4/5 kpl)	YMP	15,0							3,0	3,0		3,0		3,0	3,0
Meluntorjunta (3/3 kpl)	YMP	9,4			2,5	2,4				2,1			2,4		0,0
		36,1													
Vt 7 Hamina-Vaallimaa 0+/- Virojoki	OHIK	15,0					1,0	7,0	7,0						
Vt 7 Loviisa-Siltakylä 0+	OHIT	10,0			3,0	3,0	4,0								
Vt 26 Summa-Taavetti 0+	SP	15,0					2,0	4,0	4,0	3,0					
Mt 3543 Muhniemi-Ummelajoki	SP	10,0								5,0	4,5				
Muut isot perustienpidon hankkeet (3 kpl)		34,7									6,0	6,0	9,0	13,7	
		84,7													
Kymenlaakson ohjelma yhteensä	305,0	348,8	4,3	20,6	26,5	25,3	27,1		27,1	34,3	37,2	34,5	34,8	35,1	39,5

HUOM ! Tämä hankeohjelmavaihtoehto on muodostettu syksyllä 1995 erilaisten painotusvaihtoehtojen vertailua varten. Vuodelle 1997 ja ilmeisesti myös lähivuosille käytettävissä oleva rahoitus on selvästi niukempi. Tiedot hankkeista ja niiden toteutusjärjestyksestä ovat osin jo muutoinkin vanhentuneita.

PERUSTIENPIDON HANKKEET / KaS-tiepiirillä liikenneympäristön parantamiseen n. 120 Mmk/v														
Hanke	Toimenpide	Kustannusarvio	Käytetty aiemmin	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	JÄÄ
ETELÄ-KARJALA / Päätielipainotteinen ohjelma														
Mt 393/3951 Joutsenon keskusta	TAAJ	6,5		6,5										
Mt 3864 Ylämaa	TAAJ	5,0			1,0						2,0	2,0		
Lemin keskusta	TAAJ	4,5					4,5							
Simpele	TAAJ	5,0						3,0	2,0					
Taavetti	TAAJ	5,5							2,5	3,0				
Muut taajama-kohteet (1 /9 kpl)	TAAJ	40,0											3,0	37,0
		66,5												
Mt 393 Penttiläntie (Joutseno)	JKPP	1,0		1,0										
Mt 390 Hyrymäen jkpp-väylä (Lpr)	JKPP	1,0			1,0									
Mt 4051 Tehtaantie (Rautjärvi)	JKPP	1,2	1,2											
Pt 14928 Reinikkasentie-Vihviläsuontie (Rautjärvi)	JKPP	0,5	0,5											
Pt 14750 Lemin jk+pp	JKPP	0,5		0,5										
Mt3842 Jurvala-Luumäen as.	JKPP	1,8	1,8											
Vt 13 Multamäki-Kauria (Suomenniemi)	JKPP	5,0		0,5	4,5									
Muut jk+pp hankkeet (yht. 17 /32 km)	JKPP	32,0					3,0	3,0	3,0	2,0	2,0	2,0	2,0	15,0
		43,0												
Pt 14844 Lappeentien liittymä (Joutseno)	LIP	1,2	1,2											
Pt 14783 Leväsen liittymä (Taipalsaari)	LIP	0,9		0,9										
Mt 408 Kivistönkadun liitt. (Taipalsaari)	LIP	0,2			0,2									
Mt 405 Sarajärven pt:n liitt. (Rautjärvi)	LIP	1,0		1,0										
Vt 13 Peijonmäen liittymä (Savitaipale)	LIP	2,7			2,7									
Pt 14748 Hokkasen risteys (Luumäki)	LIP	0,7	0,7											
Muut liittymät (n. 13/20 kpl)	LIP	8,0						1,3	1,0	1,0	1,0	1,0		3,7
		14,7												
Pt 14870 Lempiälän pt (to 2) (Ruokolahti)	RP	2,0	2,0	2,0										
Pt 14799 Kopin pt, sillan kallio (Taipalsaari)	SP	0,5	0,5											
Mt 395 Imatra-Leppälä (to 3)	RP	3,0	1,0	2,0										
Mt 3864 Lohko-Sirkjärvi (Ylämaa)	RP	3,0					0,5	2,5						
Mt 405 Haukkavuoren kohta (Rautjärvi)	RP	1,0	1,0											
Pt 14939 Savikummunsalon pt (Parikkala)	RP	0,6	0,6											
Mt 402 Niukkala-Rajavartiosto (Uukuniemi)	SP	0,7		0,7										
Pt 14925 Simpeleen tehdasalueen järjestelyt	SP	6,0		3,0	3,0									
Mt 4012 Vt 6-Kolmikanla (Parikkala)	SP	5,5					3,0	2,5						
Pt 14750 Uimin pt (III)(Lemi)	RP	4,0	2,0	2,0										
Mt 409 Luotolahti-Saramäen pt (Suomenniemi)	RP	1,5		1,5										
Pt 14694 Ammännmäki (Luumäki)	SP	1,0		0,5	0,5									
Mt 408 Loppupään oikaisu (Savitaipale)	SP	2,0						0,5	1,5					
Pt 14776 Kurhian pt (Taipalsaari)	RP	0,5	0,5											
Pt 14777 Kuivasensaaren pt, alkuosa	RP	0,7	0,7											
Muut parannushankkeet	RP	33,0							2,5	1,5	2,0	2,0	3,0	22,0
		65,0												
Pellisenrannan rt-eritaso (Joutseno)	RTETR	1,5	1,5											
Mt 401 Kirjolan tr-eritaso	RTETR	3,0		3,0										
Kt 62 Kotaniemi ja Inkilä (Ruokolahti)	YTJ	1,0			1,0									
		5,5												
Pohjavesisuojaukset (2/3 kpl)	YMP	10,0								2,0	2,0	2,0		4,0
Melusuojaukset (1/2 kpl)	YMP	5,3	3,0											2,3
		15,3												
Kt 62 Virtutjoen kohta (Ruokolahti)	SP	7,0			0,5	3,5	3,0							
Kt 62 Rasilan ohitus (Ruokolahti)	OHIK	10,0			2,0	4,0	4,0							
Vt 6 Tivä-Särkisalmi	LEV	20,0			4,0	5,0	5,0	6,0						
Muut isot perustienpidon hankkeet		54,0						6,0	12,0	12,0	12,0	12,0		
		91,0												
Etelä-Karjalan ohjelma yhteensä		215,0	301,0	2,0	18,2	23,1	20,4	23,5	24,8	24,5	21,5	21,0	21,0	84,0

HUOM ! Tämä hankeohjelmavaihtoehto on muodostettu syksyllä 1995 erilaisten painotusvaihtoehtojen vertailua varten. Vuodelle 1997 ja ilmeisesti myös lähivuosille käytettävissä oleva rahoitus on selvästi niukempi. Tiedot hankkeista ja niiden toteutusjärjestyksestä ovat osin jo muutoinkin vanhentuneita.

PERUSTIENPIDON HANKKEET / KaS-tiepiirillä liikenneympäristön parantamiseen n. 120 Mmk/v														
Hanke	Toimenpide	Kustannusarvio	Käytetty aiemmin	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	JÄÄ
ETELÄ-KARJALA / Ympäristö- ja turvallisuuspainotteinen ohjelma														
Mt 393/3951 Joutsenon keskusta	TAAJ	6,5			6,5									
Mt 3864 Ylämaa	TAAJ	5,0				1,0				2,0	2,0			
Lemin keskusta	TAAJ	4,5					4,5							
Simpele	TAAJ	5,0						5,0						
Taavetti	TAAJ	5,5							5,5					
Muut taajamakohteet (6 /9 kpl)	TAAJ	40,0				5,0	1,5	1,0	1,5	4,0	4,0	6,0	6,0	11,0
		66,5												
Mt 393 Penttiläntie (Joutseno)	JKPP	1,0			1,0									
Mt 390 Hyrymäen jkpp-väylä (Lpr)	JKPP	1,0				1,0								
Mt 4051 Tehtaantie (Rautjärvi)	JKPP	1,2		1,2										
Pt 14928 Reinikaisentie-Vihviläsuontie (Rautjärvi)	JKPP	0,5		0,5										
Pt 14750 Lemin jk+pp	JKPP	0,5			0,5									
Mt3842 Jurvala-Luumäen as.	JKPP	1,8		1,8										
Vt 13 Multamäki-Kauria (Suomenniemi)	JKPP	5,0			0,5	4,5								
Muut jk+pp hankkeet (yht. 32 /32 km)	JKPP	32,0					4,0	5,0	5,0	5,0	5,0	4,0	4,0	
		43,0												
Pt 14844 Lappeentien liittymä (Joutseno)	LIP	1,2		1,2										
Pt 14783 Leväsen liittymä (Taipalsaari)	LIP	0,9			0,9									
Mt 408 Kivistönkadun liitt. (Taipalsaari)	LIP	0,2				0,2								
Mt 405 Sarajärven pt:n liitt. (Rautjärvi)	LIP	1,0			1,0									
Vt 13 Peijonmäen liittymä (Savitaipale)	LIP	2,7				2,7								
Pt 14748 Hokkasen risteys (Luumäki)	LIP	0,7		0,7										
Muut liittymät (n. 20 kpl)	LIP	8,0						2,0	2,0	2,0	2,0			
		14,7												
Pt 14870 Lempiälän pt (to 2) (Ruokolahti)	RP	2,0			2,0									
Pt 14799 Kopin pt, sillan kallio (Taipalsaari)	SP	0,5		0,5										
Mt 395 Imatra-Leppälä (to 3)	RP	3,0		1,0	2,0									
Mt 3864 Lohko-Sirkjärvi (Ylämaa)	RP	3,0					0,5	2,5						
Mt 405 Haukavuoren kohta (Rautjärvi)	RP	1,0		1,0										
Pt 14939 Savikummunsalon pt (Parikkala)	RP	0,6		0,6										
Mt 402 Niukkala-Rajavartiosto (Uukuniemi)	SP	0,7			0,7									
Pt 14925 Simpeleen tehdasalueen järjestelyt	SP	6,0			3,0	3,0								
Mt 4012 Vt 6-Kolmikan (Parikkala)	SP	5,5					3,0	2,5						
Pt 14750 Ulimin pt (III)(Lemi)	RP	4,0	2,0	2,0										
Mt 409 Luotolahti-Saramäen pt (Suomenniemi)	RP	1,5			1,5									
Pt 14694 Ammännmäki (Luumäki)	SP	1,0			0,5	0,5								
Pt 14776 Kurhulan pt (Taipalsaari)	RP	0,5		0,5										
Pt 14777 Kulvasensaaren pt, aikuosa	RP	0,7		0,7										
Muut parannushankkeet	RP	35,0						0,5	4,0	1,5	2,0	2,5	2,5	22,0
		65,0												
Pellisenrannan rt-eritaso (Joutseno)	RTETR	1,5		1,5										
Mt 401 Kirjalan tr-eritaso	RTETR	3,0			3,0									
Kt 62 Kotaniemi ja Inkilä (Ruokolahti)	YTJ	1,0				1,0								
		5,5												
Pohjavesisuojaukset (3/3 kpl)	YMP	10,0			2,0	2,0			2,0	2,0	2,0			
Melusuojaus (2/2 kpl)	YMP	5,3		3,0			2,3							
		15,3												
Kt 62 Virtutjoen kohta (Ruokolahti)	SP	7,0				0,5	3,5	3,0						
Kt 62 Rasilan ohitus (Ruokolahti)	OHIK	10,0							2,0	4,0	4,0			
Vt 6 Tiviä-Särkisalmi	LEV	20,0										10,0	10,0	
Muut isot perustienpidon hankkeet		3,0								2,0	1,0			
		40,0												
Etelä-Karjalan ohjelma yhteensä		215,0	250,0	2,0	16,2	25,1	21,4	19,3	21,5	22,0	22,5	22,5	22,5	33,0

HUOM ! Tämä hankeohjelmavaihtoehto on muodostettu syksyllä 1995 erilaisten painotusvaihtoehtojen vertailua varten. Vuodelle 1997 ja ilmeisesti myös lähivuosille käytettävissä oleva rahoitus on selvästi niukempi. Tiedot hankkeista ja niiden toteutusjärjestyksestä ovat osin jo muutoinkin vanhentuneita.

PERUSTIENPIDON HANKKEET / KaS-tiepiirillä liikenneympäristön parantamiseen n. 120 Mmk/v															
Hanke	Toimenpide	Kustannusarvio	Käytetty aiemmin	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	JÄÄ	
ETELÄ-KARJALA / Maaseutupainotteinen ohjelma															
Mt 393/3951 Joutsenon keskusta	TAAJ	6,5			6,5										
Mt 3864 Ylämaa	TAAJ	5,0				1,0				2,0	2,0				
Lemin keskusta	TAAJ	4,5					4,5								
Simpele	TAAJ	5,0						5,0							
Taavetti	TAAJ	5,5							5,5						
Muut taajamakohdeet (8 /9 kpl)	TAAJ	40,0				3,0	1,5	1,0	1,5	4,0	6,0	9,0	9,0	5,0	
		66,5													
Mt 393 Penttiläntie (Joutseno)	JKPP	1,0			1,0										
Mt 390 Hyrymäen jkpp-väylä (Lpr)	JKPP	1,0				1,0									
Mt 4051 Tehtaantie (Rautjärvi)	JKPP	1,2	1,2												
Pt 14928 Reinikaisentie-Vihviläsuontie (Rautjärvi)	JKPP	0,5	0,5												
Pt 14750 Lemin jk+pp	JKPP	0,5		0,5											
Mt3842 Jurvala-Luumäen as.	JKPP	1,8	1,8												
Vt 13 Multamäki-Kauria (Suomenniemi)	JKPP	5,0		0,5	4,5										
Muut jk+pp hankkeet (yht. 27 /32 km)	JKPP	32,0					4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	3,0	5,0	
		43,0													
Pt 14844 Lappeentien liittymä (Joutseno)	LIP	1,2	1,2												
Pt 14783 Leväsen liittymä (Taipalsaari)	LIP	0,9		0,9											
Mt 408 Kivistönkadun liitt. (Taipalsaari)	LIP	0,2			0,2										
Mt 405 Sarajärven pt:n liitt. (Rautjärvi)	LIP	1,0		1,0											
Vt 13 Peijonmäen liittymä (Savitaipale)	LIP	2,7			2,7										
Pt 14748 Hakkasen risteys (Luumäki)	LIP	0,7	0,7												
Muut liittymät (n. 15/20 kpl)	LIP	8,0				0,5	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	
		14,7													
Pt 14870 Lempiälän pt (to 2) (Ruokolahti)	RP	2,0		2,0											
Pt 14799 Kopin pt, sillan kallio (Taipalsaari)	SP	0,5	0,5												
Mt 395 Imatra-Leppälä (to 3)	RP	3,0	1,0	2,0											
Mt 3864 Lohko-Sirkjärvi (Ylämaa)	RP	3,0				0,5	2,5								
Mt 405 Haukkavuoren kohta (Rautjärvi)	RP	1,0	1,0												
Pt 14939 Savikummunsalon pt (Parikkala)	RP	0,6	0,6												
Mt 402 Niukkala-Rajavartiosto (Uukuniemi)	SP	0,7		0,7											
Pt 14925 Simpeleen tehdasalueen järjestelyt	SP	6,0		3,0	3,0										
Mt 4012 Vt 6-Kolminkanta (Parikkala)	SP	5,5				3,0	2,5								
Pt 14750 Uimin pt (III)(Lemi)	RP	4,0	2,0	2,0											
Mt 409 Luotolahti-Saramäen pt (Suomenniemi)	RP	1,5		1,5											
Pt 14694 Ammännmäki (Luumäki)	SP	1,0		0,5	0,5										
Mt 408 Loppupään oikaisu (Savitaipale)	SP	2,0						0,5	1,5						
Pt 14776 Kurhulan pt (Taipalsaari)	RP	0,5	0,5												
Pt 14777 Kuivasensaaren pt, alkuosa	RP	0,7	0,7												
Muut parannushankkeet	RP	33,0							9,0	8,0	8,0	5,0	3,0		
		65,0													
Pellisenrannan rt-eritaso (Joutseno)	RTETR	1,5	1,5												
Mt 401 Kirjolan tr-eritaso	RTETR	3,0		3,0											
Kt 62 Kotaniemi ja Inkilä (Ruokolahti)	YTJ	1,0			1,0										
		5,5													
Pohjavesisuojaukset (2/3 kpl)	YMP	10,0				2,0							3,0	5,0	
Melusuojaukset (1/2 kpl)	YMP	5,3	3,0											2,3	
		15,3													
Kt 62 Virtutjoen kohta (Ruokolahti)	SP	7,0			0,5	3,5	3,0								
Kt 62 Rasilan ohitus (Ruokolahti)	OHIK	10,0							2,0	4,0	4,0				
Vt 6 Tiviä-Särkisalmi	LEV	20,0										4,0	5,0	11,0	
Muut isot perustienpidon hankkeet		0,0													
		37,0													
Etelä-Karjalan ohjelma yhteensä		215,0	247,0	2,0	16,2	23,1	17,4	19,5	19,3	24,5	23,0	25,0	23,0	24,0	30,0

HUOM ! Tämä hankeohjelmavaihtoehto on muodostettu syksyllä 1995 erilaisten painotusvaihtoehtojen vertailua varten. Vuodelle 1997 ja ilmeisesti myös lähivuosille käytettävissä oleva rahoitus on selvästi niukempi. Tiedot hankkeista ja niiden toteutusjärjestyksestä ovat osin jo muutoinkin vanhentuneita.

PERUSTIENPIDON HANKKEET / KaS-tiepiirillä liikenneympäristön parantamiseen n. 120 Mmk/v														
Hanke	Toimenpide	Kustannusarvio	Käytetty aiemmin	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	JÄÄ
ETELÄ-SAVO / Päätielainotteen ohjelma														
Sulkavan keskusta	TAAJ	5,8	4,5	1,3										
Mäntyharjun keskusta	TAAJ	5,0				1,0	4,0							
Juvan keskusta	TAAJ	9,0			3,0	6,0								
Savonrannan keskusta	TAAJ	4,0					4,0							
Joroinen, Koskenkylän pt	TAAJ	2,7				2,7								
Muut taajamakohteet (5 /9 kpl)	TAAJ	20,5						2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	8,5
		47,0												
Pt 15230 Levälähti	JKPP	1,2		1,2										
Pt 15118 Pellosiemen pt	JKPP	0,6		0,6										
Vt 5 Kuvansin oikukulku	JKPP/PET	0,5		0,5										
Pt 15400 Kuvansin kevytliikenneväylä	JKPP	1,5			1,5									
Pt 15105 Karikko-Rantakylä	JKPP	4,5		1,5	3,0									
Muut jk+pp hankkeet (38/83 km)	JKPP	86,9			1,5	3,5	5,5	5,0	5,5	5,5	5,0	5,9	6,0	43,5
		95,2												
Vt 14 Juvan kohdan liittymäjärjestelyt	LIP	5,0		1,2	3,8									
Vt 14 Hertualan liittymän kanav.ym	LIP	0,8		0,8										
Mt 471 Hannolanpellon liittymän järj.	LIP	0,2		0,2										
Vt 5 Kielkallion liittymä	LIP	0,5		0,5										
Muut liittymäkohteet (n. 60/120 kpl)	LIP	26,6					1,5	2,0	2,0	2,1	2,0	2,0	2,0	13,0
		33,1												
Rakenteen/suuntauksen parantaminen														
Rakenteen par. (8 nimettyä kohdetta)	RPOS	46,3	5,3	8,0	1,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	
Suuntauksen par. (9 nimettyä kohdetta)	SP	47,0		7,0	6,0	6,0	6,0	5,0	5,0	4,0	4,0	2,0	2,0	
Muut parannushankkeet	RP/SP	37,5								0,5	1,0	1,0	1,0	34,0
		130,8												
Vt 5 Lahnanlempi-Hietanen	SP	17,3			8,0	9,3								
Vt 5 Mikkeli-Koskenkylä 0+	OHIT	5,8	1,6	4,2										
Vt 5 Vihantasalmi-Uutela ohituskaistat	OHIT	5,0			5,0									
Vt 13 Ristiina-Silvasti ohituskaistat	OHIT	9,0			4,0	5,0								
Mt 419 Vihantasalmi-Mäntyharju	SP	17,0				5,0	6,0	6,0						
Vt 14 Kallistahti ohituskaistat	OHIT	3,0					3,0							
Muut isot perustienpidon hankkeet (n. 20 kpl)		160,4					10,0	20,0	25,0	25,0	26,0	26,0	28,4	
		217,5												
Vt 13 Pursialan pv-suojaus	YMP	6,2			3,2	3,0								
Vt 23 Naarajärven pv-alue	YMP	6,0				2,7	3,3							
Muut pohjavesisuojauskohteet (3/3 kpl)	YMP	13,0						3,0	2,5	2,5	2,5	2,5		0,0
Meluntorjuntakohteet (5/7 kpl)	YMP	12,7			1,0		1,0	1,0	1,0	2,0	1,0	1,0	1,0	3,7
		37,9												
Etelä-Savon ohjelma yhteensä		447,4	561,5	11,4	27,0	41,0	48,2	48,3	48,0	47,0	47,6	47,5	46,4	102,7

HUOM ! Tämä hankeohjelmavaihtoehto on muodostettu syksyllä 1995 erilaisten painotusvaihtoehtojen vertailua varten. Vuodelle 1997 ja ilmeisesti myös lähivuosille käytettävissä oleva rahoitus on selvästi niukempi. Tiedot hankkeista ja niiden toteutusjärjestyksestä ovat osin jo muutoinkin vanhentuneita.

PERUSTIENPIDON HANKKEET / KaS-tiepiirillä liikenneympäristön parantamiseen n. 120 Mmk/v															
Hanke	Toimenpide	Kustannusarvio	Käytetty aiemmin	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	JÄÄ	
ETELÄ-SAVO / Maaseutupainotteinen ohjelma															
Sulkavan keskusta	TAAJ	5,8	4,5	1,3											
Mäntyharjun keskusta	TAAJ	5,0				1,0	4,0								
Juvan keskusta	TAAJ	9,0			3,0	6,0									
Savonrannan keskusta	TAAJ	4,0					4,0								
Joroinen, Koskenkylän pt	TAAJ	2,7				2,7									
Muut taajamakohteet (9 /9 kpl)	TAAJ	20,5						3,0	4,0	4,0	3,0	4,0	2,5	0,0	
		47,0													
Mt 410 Otamo-Sysmä	JKPP	2,0		2,0											
Pt 15230 Levälahti	JKPP	1,2		1,2											
Pt 15118 Pellosnien pt	JKPP	0,6		0,6											
Vt 5 Kuvansin alikulku	JKPPET	0,5		0,5											
Pt 15400 Kuvansin kevytliikenneväylä	JKPP	1,5			1,5										
Pt 15105 Karikko-Rantakylä	JKPP	4,5		1,5	3,0										
Muut jk+pp hankkeet (70/83 km)	JKPP	84,9		4,0	6,0	5,0	7,0	8,0	9,0	9,0	8,0	8,1	8,1	12,7	
		95,2													
Vt 14 Juvan kohdan liittymäjärjestelyt	LIP	5,0		1,2	3,8										
VT 14 Hertualan liittymän kanav.ym	LIP	0,8		0,8											
Mt 471 Hannolanpellon liittymän järj.	LIP	0,2		0,2											
Vt 5 Kielkallion liittymä	LIP	0,5		0,5											
Muut liittymäkohteet (n. 60/120 kpl)	LIP	26,6						1,5	1,5	1,6	1,6	3,5	3,5	13,4	
		33,1													
Rakenteen/suuntauksen parantaminen															
Rakenteen par. (8 nimettyä kohdetta)	RPOS	46,3	5,3	8,0	1,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0		
Suuntauksen par. (9 nimettyä kohdetta)	SP	47,0		7,0	6,0	6,0	6,0	5,0	5,0	4,0	4,0	2,0	2,0		
Muut parannushankkeet	RP/SP	37,5					2,0	5,5	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0		
		130,8													
Vt 5 Lahnanen-Hietanen	SP	17,3			8,0	9,3									
Vt 5 Mikkeli-Koskentaival 0+	OHIT	5,8	1,6	4,2											
Mt 419 Vihantasalmi-Mäntyharju	SP	17,0				5,0	6,0	6,0							
Vt 5 Vihantasalmi-Uutela ohituskaistat	OHIT	5,0			5,0										
Vt 13 Ristiina-Silvasi ohituskaistat	OHIT	9,0				4,0	5,0								
Vt 14 Kallisahti ohituskaistat	OHIT	3,0						3,0							
Vt 4 Lusi-Hartola ohituskaistat	OHIT	4,7					4,7								
Muut isot perustienpidon hankkeet (n. 6-10 kpl)		79,1						6,1	14,0	14,0	15,0	15,0	15,0		
		140,9													
Vt 13 Pursialan pv-suojaus	YMP	6,2			3,2	3,0									
Vt 23 Naarajärven pv-alue	YMP	6,0				2,7	3,3								
Muut pohjavesisuojaus (3/3 kpl)	YMP	13,0						3,0	2,5	2,5	2,5	2,5		0,0	
Meluntorjuntakohteet (7/7 kpl)	YMP	12,7							2,0	3,0	3,0	2,0	2,7	0,0	
		37,9													
Etelä-Savon ohjelma yhteensä		447,4	484,9	11,4	33,0	40,5	48,7	46,0	45,1	48,0	48,1	47,1	47,1	43,8	26,1

HUOM ! Tämä hankeohjelmavaihtoehto on muodostettu syksyllä 1995 erilaisten painotusvaihtoehtojen vertailua varten. Vuodelle 1997 ja ilmeisesti myös lähivuosille käytettävissä oleva rahoitus on selvästi niukempi. Tiedot hankkeista ja niiden toteutusjärjestyksestä ovat osin jo muutoinkin vanhentuneita.

PERUSTIENPIDON HANKKEET KaS-tiepiirillä liikenneympäristön parantamiseen n. 120 Mmk/v															
Hanke	Toimenpide	Kustannusarvio	Käytetty aiemmin	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	JÄÄ	
ETELÄ-SAVO / Ympäristö- ja turvallisuuspainotteinen ohjelma															
Sulkavan keskusta	TAAJ	5,8	4,5	1,3											
Mäntyharjun keskusta	TAAJ	5,0				1,0	4,0								
Juvan keskusta	TAAJ	9,0			3,0	6,0									
Savonrannan keskusta	TAAJ	4,0					4,0								
Joroinen, Koskenkylän pt	TAAJ	2,7				2,7									
Muut taajamakohteet (9 /9 kpl)	TAAJ	20,5					2,0	3,0	3,0	4,0	3,0	3,0	2,5	0,0	
		47,0													
Pt 15230 Levälahti	JKPP	1,2		1,2											
Pt 15118 Pellokseniemien pt	JKPP	0,6		0,6											
Vt 5 Kuvansin alikulku	JKPPET	0,5		0,5											
Pt 15400 Kuvansin kevytliikenneväylä	JKPP	1,5			1,5										
Pt 15105 Karikko-Rantakylä	JKPP	4,5		1,5	3,0										
Muut jk+pp hankkeet (83/83 km)	JKPP	86,9		4,0	6,5	1,5	7,0	9,9	11,0	11,0	12,0	12,0	12,0	0,0	
		95,2													
Vt 14 Juvan kohdan liittymäjärjestelyt	LIP	5,0		1,2	3,8										
Vt 14 Herttualan liittymän kanav.ym	LIP	0,8		0,8											
Mt 471 Hannolanpellon liittymän järj.	LIP	0,2		0,2											
Vt 5 Kielikallion liittymä	LIP	0,5		0,5											
Muut liittymäkohteet (n. 120 kpl)	LIP	26,6				1,0	1,0	3,1	3,5	3,5	3,5	4,5	6,5	0,0	
		33,1													
Rakenteen/suuntauksen parantaminen															
Rakenteen par. (8 nimettyä kohdetta)	RPOS	46,3	5,3	8,0	3,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	2,0		
Suuntauksen par. (9 nimettyä kohdetta)	SP	47,0		7,0	6,0	6,0	6,0	5,0	5,0	4,0	4,0	2,0	2,0		
Muut parannushankkeet	RP/SP	37,5						1,0	2,0	2,0	1,2	2,0	2,0	27,3	
		130,8													
Vt 5 Lahnaniemi-Hietanen	SP	17,3			8,0	9,3									
Vt 5 Mikkeli-Koskentaival 0+	OHIT	5,8	1,6	4,2											
Mt 419 Vihantasalmi-Mäntyharju	SP	17,0				5,0	6,0	6,0							
Vt 5 Vihantasalmi-Uutela ohituskaistat	OHIT	5,0			5,0										
Vt 13 Ristilä-Silvasti ohituskaistat	OHIT	9,0			4,0	5,0									
Vt 14 Kallisahti ohituskaistat	OHIT	3,0					3,0								
Muut isot perustienpidon hankkeet (n. 5-9 kpl)		85,0			3,0	2,0	5,0	7,0	13,5	12,5	12,5	13,5	16,0		
		142,1													
Vt 13 Pursialan pv-suojaus	YMP	6,2			3,2	3,0									
Vt 23 Naarajärven pv-alue	YMP	6,0			2,7	3,3									
Muut pohjavesisuojaus (3/3 kpl)	YMP	13,0						3,0	2,5	2,5	2,5	2,5			
Meluntorjuntakohteet (7/7 kpl)	YMP	12,7						1,0	1,0	1,7	3,0	3,0	3,0	0,0	
		37,9													
Etelä-Savon ohjelma yhteensä		447,4	486,1	11,4	31,0	46,0	48,2	47,3	46,0	45,5	45,2	45,7	46,5	46,0	27,3

HUOM ! Tämä hankeohjelmavaihtoehto on muodostettu syksyllä 1995 erilaisten painotusvaihtoehtojen vertailua varten. Vuodelle 1997 ja ilmeisesti myös lähivuosille käytettävissä oleva rahoitus on selvästi niukempi. Tiedot hankkeista ja niiden toteutusjärjestyksestä ovat osin jo muutoinkin vanhentuneita.

PERUSTIENPIDON HANKKEET / KaS-tiepiirillä liikenneympäristön parantamiseen n. 120 Mmk/v														
Hanke	Toimenpide	Kustannusarvio	Käytetty alemmin	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	JÄÄ
PÄIJÄT-HÄME / Päätielipainotteinen ohjelma														
Hartolan keskusta	TAAJ	1,5									1,5			
Sysmän keskusta	TAAJ	3,0										3,0		
Heinolan kk	TAAJ	1,5												1,5
		6,0												
Mt 410 Otamo-Sysmä	JKPP	2,0	2,0											
Muut jk+pp hankkeet (12/15 km)	JKPP	11,0								1,9	3,9	1,2	2,0	2,0
		13,0												
Liittymäkohteet (n. 17/28 kpl)	LIP	12,4				1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,8	4,6
		12,4												
Rakenteen/suuntauksen parantaminen														
Mt 313 Hpiirin raja-Vierumäki	SP	2,5					2,5							
Mt 4251 vt 5-Joutjärvi	RPÖS	4,0							2,0				2,0	
Muut parannushankkeet	RP/SP	9,0							2,0	2,0			2,0	3,0
		15,5												
Vt 4 Lusi-Hartola ohituskaistat	OHIT	4,7					4,7							
Muut isot perustienpidon hankkeet (1 kpl)		10,0						3,0		3,0		4,0		0,0
		14,7												
Hartolan kk, vt 4, pohjavesisuojaus	YMP	3,0									3,0			0,0
Otamo, Sysmä, mt 314 ja 410, pohjav. suoj.	YMP	0,8											0,8	0,0
		3,8												
Päijät-Hämeen ohjelma yhteensä	54,3	65,4	0,0	2,0	0,0	1,0	8,2	4,0	5,0	7,9	9,4	9,2	7,6	11,1

HUOM ! Tämä hankeohjelmavaihtoehto on muodostettu syksyllä 1995 erilaisten painotusvaihtoehtojen vertailua varten. Vuodelle 1997 ja ilmeisesti myös lähivuosille käytettävissä oleva rahoitus on selvästi niukempi. Tiedot hankkeista ja niiden toteutusjärjestyksestä ovat osin jo muutoinkin vanhentuneita.

PERUSTIENPIDON HANKKEET / KaS-tiepiirillä liikenneympäristön parantamiseen n. 120 Mmk/v															
Hanke	Toimenpide	Kustannusarvio	Käytetty aiemmin	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	JÄÄ	
PÄIJÄT-HÄME / Ympäristö- ja turvallisuuspainotteinen ohjelma															
Hartolan keskusta	TAAJ	1,5									1,5				
Sysmän keskusta	TAAJ	3,0										3,0			
Heinolan kk	TAAJ	1,5											1,5		
		6,0													
Mt 410 Otamo-Sysmä	JKPP	2,0		2,0											
Muut jk+pp hankkeet (15/15 km)	JKPP	11,0						1,9	2,0	2,0	1,9	2,0	1,2	0,0	
		13,0													
Liittymäkohteet (n. 20/28 kpl)	LIP	12,4			1,0	1,0	0,4	2,0	1,0		1,0		2,0	4,0	
		12,4													
Rakenteen/suuntauksen parantaminen															
Mt 313 Hpiirin raja-Vierumäki	SP	2,5					2,5								
Mt 4251 vt 5-Joutjärvi	RPÖS	4,0								2,0		2,0			
Muut parannushankkeet	RP/SP	9,0											1,9	7,1	
		15,5													
Vt 4 Lusi-Hartola ohituskaistat	OHIT	4,7					4,7								
Muut isot perustienpidon hankkeet (1 kpl)		10,0						3,0	4,0	3,0					
		14,7													
Hartolan kk, vt 4, pohjavesisuojaus	YMP	3,0									3,0				
Otamo, Sysmä, mt 314 ja 410 , pohjav. suoj.	YMP	0,8											0,8		
		3,8													
Päijät-Hämeen ohjelma yhteensä	54,3	65,4	0,0	2,0	1,0	1,0	7,6	6,9	7,0	7,0	7,4	7,0	7,4	11,1	

HUOM ! Tämä hankeohjelmavaihtoehto on muodostettu syksyllä 1995 erilaisten painotusvaihtoehtojen vertailua varten. Vuodelle 1997 ja ilmeisesti myös lähivuosille käytettävissä oleva rahoitus on selvästi niukempi. Tiedot hankkeista ja niiden toteutusjärjestyksestä ovat osin jo muutoinkin vanhentuneita.

PERUSTIENPIDON HANKKEET / KaS-tiepiirillä liikenneympäristön parantamiseen n. 120 Mmk/v														
Hanke	Toimenpide	Kustannusarvio	Käytetty aiemmin	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	JÄÄ
PÄIJÄT-HÄME / Maaseutupainotteinen ohjelma														
Hartolan keskusta	TAAJ	1,5									1,5			
Sysmän keskusta	TAAJ	3,0										3,0		
Heinolan kk	TAAJ	1,5											1,5	
		6,0												
Mt 410 Otamo-Sysmä	JKPP	2,0	2,0											
Muut jk+pp hankkeet (12/15 km)	JKPP	11,0							2,0		3,9	2,0	1,2	1,9
		13,0												
Liittymäkohteet (n. 18/28 kpl)	LIP	12,4		1,0	1,0	0,4	2,0	1,0		1,0			2,0	5,0
		12,4												
Rakenteen/suuntauksen parantaminen														
Mt 313 Hpiirin raja-Vierumäki	SP	2,5				2,5								
Mt 4251 vt 5-Joutjärvi	RPÖS	4,0										2,0	2,0	
Muut parannushankkeet	RP/SP	9,0						3,0	2,0	2,0			2,0	0,0
		15,5												
Vt 4 Lusi-Hartola ohituskaistat	OHIT	4,7				4,7								
Muut isot perustienpidon hankkeet (1 kpl)		10,0							1,0	3,0		1,0	1,6	3,4
		14,7												
Hartolan kk, vt 4, pohjavesisuojaus	YMP	3,0									3,0			0,0
Otamo, Sysmä, mt 314 ja 410, pohjav. suoj.	YMP	0,8												0,8
		3,8												
Päijät-Hämeen ohjelma yhteensä		54,3	65,4	0,0	2,0	1,0	1,0	7,6	5,0	6,0	5,0	9,4	8,0	10,3
														11,1

HUOM ! Tämä hankeohjelmavaihtoehto on muodostettu syksyllä 1995 erilaisten painotusvaihtoehtojen vertailua varten. Vuodelle 1997 ja ilmeisesti myös lähivuosille käytettävissä oleva rahoitus on selvästi niukempi. Tiedot hankkeista ja niiden toteutusjärjestyksestä ovat osin jo muutoinkin vanhentuneita.

KYMENLAAKSON LIITTO

Tielaitos
 Kaakkois-Suomen tiepiiri
 KAS:N TIEPIIRIN TIEVERKON
 KEHITTÄMISSUUNNITELMA
 11.09.1996 HT 113
 Asian tun:435/95/03/KAS
 Ark=~~10~~ Säil=20 Tärk=
 Liitteitä 0

OTE

yhtymävaltuuston pöytäkirjasta

1/96

17.6.1996

16 §

Kymenlaakson tieverkon kehittämisstrategian hyväksyminen

Liitteenä 6 on Kaakkois-Suomen tieverkon kehittämistarvesuunnitelman 2005 luonnos. Luonnoksesta on pyydetty kuntien lausunnot, jotka ovat lausuntoyhdistelmän kanssa liitteenä 7.

Suunnitelman tavoitteena on, että tämä seuraavalla 10-vuotiskaudella tehty tieverkon kehittämissuunnitelma täyttää sekä valtakunnallisen tiepolitiikan vaatimukset että maakunnallisten strategioiden vaatimukset ja edistää maakuntien ja tielaitoksen välistä yhteistyötä.

Kymenlaakson maakunnan kanta tieverkon kehittämisessä ilmenee valtuuston hyväksymässä maakuntastrategiassa.

Kymenlaakson kokonaisstrategian, tehdyn kehittämistarvesuunnittelutyön sekä saatujen lausuntojen perusteella Kymenlaakson perustienpidon strategian tärkeimmät painopisteet ovat E 18, valtatie 6 ja muu päätieverkko niin, että elinkeinoelämän ja kansainvälisten yhteyksien vaatimukset täytetään. Vaiheittain toteutettaessa eri tiehankkeita korostuvat liikenneturvallisuus ja ympäristö.

Edellä esitettyä strategiaa toteutetaan jatkuvasti käynnissä olevassa tieverkon kehittämistyössä ja hankkeistuksessa.

Strategia ei ota kantaa yksittäisiin hankkeisiin vaan hankelistausta toteutetaan em. periaatteen mukaisesti ottaen huomioon kuntien esittämät kohteet sekä kulloisetkin tiehankkeisiin käytettävissä olevat rahoitusraamit.

Ehdotus: Hallitus ehdottaa, että yhtymävaltuusto hyväksyy em. kannanoton Kymenlaakson tieverkon kehittämisstrategiaksi.

Päätös: Yhtymävaltuusto hyväksyi yksimielisesti hallituksen ehdotuksen.

Kotkassa 5.9.1996 otteen oikeaksi todistaa:

Pöytäkirjanpitäjä


 Kauko Niiranen



ETELÄ-KARJALAN LIITTO

Tielaitos
Kaakkois-Suomen tiepiiri
KAS:N TIEPIIRIN TIEVERKON
KEHITTÄMISSUUNNITELMA
09.09.1996 HT 113
Asian tun:435/95/03/KAS
Ark=HΘ Säil=20 Tärk=
Liitteitä 6//

Kaakkois-Suomen tiepiiri
PL 13
45101 KOUVOLA

30.8.1996

LAUSUNTO KAAKKOIS-SUOMEN TIEVERKON KEHITTÄMISTARVE-SUUNNITELMASTA 2005

Yhteysverkolla on merkittävä vaikutus Suomen aluerakenteiden toimivuudelle sekä kehittämiselle. Kansainvälisillä yhteyksillä vaikutetaan olennaisesti liikennemaantieteellisen asemamme muotoutumiseen. Voimakas kansainvälistymiskehityksemme asettaa painopisteen ylikansallisten yhteyksien parantamiseen ja talousmaakuntien aseman vahvistamiseen. Niukat voimavarat on pystyttävä tarkalla kohdentamisella käyttämään päätavoitteiden nopeaan ja asteittaiseen toteuttamiseen. Liikenneinfrastruktuurin toimenpiteiden tulee lähteä liikenteen tarpeista mutta peruslähtökohtina tulee olla myös alue- ja tuotantorakenteen tehostamiseen ja voimistamiseen liittyvät perusteet. Liikenneinfrastruktuurin tulee muodostaa verkkomaisia kokonaisuuksia, joissa integroiduilla kuljetusjärjestelmillä voidaan saavuttaa tehokkuushyötyjä.

Etelä-Karjalan asema on nähtävä osana Kaakkois-Suomen muodostamaa logistiikka-aluetta. Alue sulkee vaikutuspiiriinsä Kannaksen, avautuu meriyhteyteen ja ulottaa maayhteyden Laatokan pohjoispuolelle. Tällöin muodostuu kaikkien merkittävimpien kuljetuskäytävien kohtaamisalue. Keskusalueiden kuljetusjärjestelmät täydentävät toisiaan, ovat monipuolisia ja yhdistettäviä. Täydellisimmin eri kuljetusmuodot kohtaavat Etelä-Karjalassa. Kaakkois-Suomen logistiikka-alueen kehittäminen on kansainvälisesti ja kansallisesti merkityksellinen ja sen asema Euroopan Unionin raja-alueena lähellä Venäjän suuria markkinoita strategisen tärkeä.

Edellä esitettyjä näkökohtia toteuttaa parhaiten päätiepainotteinen vaihtoehto, jossa otetaan huomioon Etelä-Karjalan maantieteellinen asema ja kaikkien liikennemuotojen kehittäminen. Samalla tulee huolehtia myös alemman asteisen tieverkon pitämisestä liikennöitävässä kunnossa. Tavoite merkitsee tarvetta lisätä määrärahoja tienpitoon, muussa tapauksessa on vaarana tieverkon rappeutuminen.

Valtakunnallisena kehittämishankkeena korostetaan valtatie 6 parantamista vähitellen eritasoliittymiä ja ohituskaistoja rakentamalla, jolloin myös liikenteen turvallisuutta edistetään merkittävästi. Valtatie 6 on muun ohella tärkeä väylä Karjalan tasavallan ja Arkangelin suuntaan, jonne rekkaliikenne on kasvanut voimakkaasti. Parikkalan Kolmikannan rajanylityspaikan avaaminen ja tien parantaminen on tässä tärkeää.

Vahva perusteellisuus ja 6-tien kansainvälisen merkityksen kehittyminen perustelevat Lappeenranta-Imatra -välin kiireellisyysluokituksen nostoa III-luokasta II-luokkaan.

Valtatie 13 ja kantatie 62 syöttävät niin ikään kansainvälistä liikennettä rajanylityspaikoille ja kaipaavat kehittämistoimia.

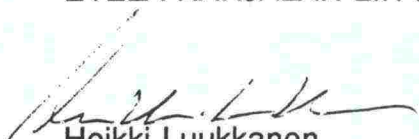
Valtatie 26 (Taavetti-Hamina) on erityisesti metsäteollisuuden satamakuljetusten kannalta tärkeä ja kuljetukset kasvavat meneillä olevien investointien myötä. Jatkossa Parikkalan rajanylityspaikan avautuminen ja Karjalan tasavallasta sekä sen takaisilta alueilta Eurooppaan Kotkan ja Haminan satamien kautta suuntautuvat kuljetukset lisäävät osaltaan tien liikennettä.

Vainikkala-Simola -yhteyden parantaminen on välttämätöntä, kun Vainikkalan ja Buslovskoen välille rakennetaan kaksoisraide ja alueesta muodostetaan toimiva kaksoisratapiha.

Edellä oleviin kohteisiin liittyy myös tiestön luokitukseen kohdistuvia tavoitteita. Luokituksessa tulee pyrkiä yhtenäisyyteen. Se ei kuitenkaan voi merkitä sitä, että seutusuunnittelussa kopioitaisiin tieverkon kehittämistarvesuunnitelmassa esitetty luokitus. Esimerkiksi useat rajanylityspaikoille johtavat tiet on kehittämistarveselvityksessä luokiteltu kovin alhaiseen tieluokkaan.

Liitteenä olevissa kuntien lausunnoissa on runsaasti yksittäisiä hankkeita, jotka tulee ottaa huomioon vuosittaisia toiminta- ja taloussuunnitelmia tehtäessä.

ETELÄ-KARJALAN LIITTO


Heikki Luukkanen
liittohallituksen
puheenjohtaja


Timo Puttonen
maakuntajohtaja

Mikkeli 11.6.1996

Tielaitos
Kaakkois-Suomen Tiepiiri

Tielaitos
Kaakkois-Suomen tiepiiri
KAS:N TIEPIIRIN TIEVERKON
KEHITTÄMISSUUNNITELMA
12.06.1996 HT 113
Asian tun:435/95/03/KAS
Ark=~~H0~~-Säil=20 Tärk=
Liitteitä 0



ASIA

Lausunto Kaakkois-Suomen tieverkon kehittämissuunnitelmasta

Mikkelin Läänin Maakuntayhtymän maakuntavaltuusto on kokouksessaan 6.6.1996 antanut asiasta seuraavan lausunnon:

Laki alueiden kehittämisestä antaa maakunnille mahdollisuuden vaikuttaa alueensa kehittämiseen nyt myös tieverkon kehittämisen kautta. Tämän uuden vastuullisen tehtävän hoitamisen edellytyksenä on luonnollisesti se, että siihen on käytettävissä riittävästi tietoa. Kaakkois-Suomen tieverkon kehittämissuunnitelma 2005 on nyt Etelä-Savon alueella ensimmäinen uuden lain voimassa ollessa tehty yhteisen suunnittelukierroksen tulos. Maakuntayhtymän mielestä suunnitelmassa on erittäin hyvä lähestymistapa, kun siinä esitetään vaihtoehtoisia painopistealueita, joista maakuntien päätöksentekijät voivat valita sen, joka halutaan toteuttaa.

Kehittämishankkeiden rahoitus turvattava

Vaikka suunnitelma käsittelee vain perustienpidon määrärahojen käyttöä, on syytä korostaa tässäkin yhteydessä, että riittävä kehittämisrahojen saanti on turvattava, jotta myös isot kehittämishankkeet voivat edetä.

Liikennekysymyksiä käsiteltäessä useimmiten tulevatkin esiin isot, pääteiden parantamista koskevat hankkeet. Maakunnan tasolla esillä on jo pitkään ollut valtatie 5 parantaminen sekä yhä polttavammaksi ongelmaksi muodostuvat vt 14:n parantamistarpeet Savonlinnan kohdalla. Seutukunnilla ja kunnilla on jokaisella esittää oma listansa kiireellisistä, jopa välttämättömistä parantamiskohteista.

Etelä-Savossa pääteitä on pystyttävä parantamaan huomattavasti toteutunutta ripeämmin. Valtatie 5 parantaminen kehittämishankkeena näyttää keskeytyvän Koskenmyllyn kohdalle. Tätä maakunnassa ei voida hyväksyä.

Vihantasalmen sillan heikko kunto ei salli viivytyksiä parantamishankkeen etenemisessä. Silta siihen kiinteästi liittyvine tieosineen vaatii 40 Mmk:n panostusta. Vehmaan-Hatsolan rakentaminen asianmukaiseen tasoon vaatisi myös 40 Mmk. Viitostien parantaminen vaatisi lähivuosina 590 Mmk:n rahoitusta ja koko nyt tarvittavan osuuden läpikäyminen kaikkiaan 730 Mmk.

Pääteihin tarvittava panostus on niin suuri, ettei siihen ole mitään mahdollisuuksia perustienpidon rahoituksella, vaikka tienpidon muut osa-alueet laiminlyötäisiinkin. Pääteiden puhtaat kehittämishankkeet toteutetaan nimettyinä kehittämishankkeina, joihin varat myöntää eduskunta valtion tulo- ja menoarvion yhteydessä. Maakuntayhtymä painottaa kehittämishankkeiden kohteiden valinnassa sitä, että hankkeen liikennetalousellisen kannattavuuden ohella otetaan huomioon sen alueen laajuus, johon hankkeen hyöty kohdistuu kehityssysäyksenä.

Perustienpidon rahojen jakautuminen piirin sisällä

Tieverkon kehittämissuunnitelmassa käytetty rahojen alueellinen kohdentaminen noudattaa tiepituuteen ja liikennesuoritteeseen perustuvaa laskentamallia. Liikennemäärän huomioon ottaminen jakoperusteena on perusteltua. Menettely ei kuitenkaan ota huomioon lähtötilanteen mahdollisia tasoeroja. Teiden rakenteen ja päällysteen kunnon seurantaan käytettävä järjestelmä ohjaa parantamistoimet kriteerit alittavien teiden kunnostamiseen. Rahoituksen riittäessä tiestön kunto asettuu ajan mittaan samalle tasolle. Maakuntayhtymällä ei ole huomauttamista tiestön parantamiseen suunnattavien perustienpidon varojen alueelliseen jakaumaan.

Maakunnan vesistörikkaus merkitsee varsinkin alemman tieverkon kohdalla tienpitäjälle lisämenoja. Väestömäärään nähden tarvitaan laaja tieverkko. Lähtökohdaksi on otettava kuitenkin se, että tarvittava liikenneyhteys on aina olemassa. Kelirikko aikaan on painorajoituksia, joten tämä perustavoite ei vielä toteudu kaikkialla.

Liikenteen turvallisuudesta ei voi tinkiä


Ohjelmaluonnoksessa esitetyt maaseutupainotteinen sekä ympäristö- ja turvallisuuspainotteinen ohjelma poikkeavat toisistaan noin 27 milj. markan kohdentamisessa. Maaseutupainotteisessa ohjelmassa summa käytettäisiin rakenteen ja suuntauksen parantamistoihin kun ympäristö- ja turvallisuuspainotteisessa ohjelmassa summa käytettäisiin kevyen liikenteen hankkeisiin sekä liittymien parantamiseen.

Päätiepainotteisessa vaihtoehdossa isoihin perustienpidon hankkeisiin varataan ohjelmakaudella noin 70 milj. markkaa enemmän kuin muissa vaihtoehdoissa. Summalla saataisiin vähennettyä ruuhkautuvien pääteiden määrää 12-15 km enemmän kuin muilla vaihtoehdoilla, jolloin ruuhkautuvien teiden määrä pysyisi entisellään arvioidusta liikenteen kasvusta huolimatta. Suurimmat supistukset tulisivat suunniteltuihin kevyen liikenteen sekä muun tieverkon parannuskohteisiin.

Liikenteen sekä ihmisille että ympäristölle aiheuttamia haittoja on saatava nopeasti alennettua. Ihmisten kannalta on peruslähtökohdaksi otettava turvallisuus. Siihen tehtävien panostusten hyötysuhde on vielä hyvä. Mikkelin läänin maakuntayhtymä pitää Etelä-Savon kannalta parhaana vaihtoehtona maaseutupainotteista ohjelmaa.

Hyväksyessään lausunnon maakuntavaltuusto korosti Itä-Suomi -työryhmän esityksessä esille tuotujen valtatiehankkeiden (Valtatie 5 ja Savonlinnan ohikulkutie) tärkeyttä ja kiirehti niiden tarvitsemien määrärahojen saamista valtion 1997 talousarvioon.

MIKKELIN LÄÄNIN MAAKUNTAYHTYMÄ


Pekka Nikkilä
seutusuunnittelujohtaja


Riitta Paananen
maakuntasihteeri

TIEDOKSI Kaakkois-Suomen Tiepiiri/Mikkelin maakuntakonttori
Etelä-Karjalan liitto
Kymenlaakson liitto
Päijät-Hämeen liitto

